

Mittwoch, 20.06.2007



Heute geht es los. Um 05:30 Uhr klingelt der Wecker und der erste Weg geht zum Computer um das Wetter zu checken. Die Entscheidung bereits heute zu fliegen stellt sich als gut heraus. Von Westen zieht eine Front auf und wir befinden uns gerade noch vor einem weit reichenden Regengebiet dessen ersten Ausläufer bereits über der Schweiz liegen. Rudi ist auch schon unterwegs, ich erwische ihn gerade auf der Fahrt nach Fürsti. Er ist um 08 Uhr in Speyer und wir sollen

pünktlich sein! Kein Problem Rudi, wir sind pünktlich.

Mit etwas Verspätung treffe ich bei Rainer ein, wo bereits ein leckeres Frühstück wartet. Das Auto ist bereits gepackt und los geht's nach Speyer. Wir fahren gerade auf den Flugplatz, als eine Cessna 210 in den Queranflug eindreht. Hey, just in Time. Auf dem Tower erzählen wir welches Ziel wir haben und dürfen wir mit dem Jeep direkt zum Flugzeug fahren.

Jetzt wird alles vor dem Flieger ausgebreitet und es beginnt die Diskussion: mitnehmen oder nicht. Rudi begutachtet jedes Teil argwöhnisch und am Schluss ist der Jeep fast wieder so voll wie vorher. Obwohl wir ganz schön Federn gelassen haben bleibt immer noch jede Menge Gepäck dass es sinnvoll zu verstauen gilt.



(Was darf alles mit ?)



(Und so sieht es drinnen aus)

Wegen des Wetters und der Übung Elite entscheiden wir uns für eine Route zunächst ostwärts und dann je nach Wetterlage irgendwo über die Alpen. Im erforderlichen Flugplan wird die „Maximal“-Route über Graz eingetragen, ändern können wir das auch noch in der Luft. Der Flugplan ist gleich aufgegeben aber auf dem Tower erklärt gerade jemand vom Zoll die neuen Devisenbestimmungen. Wir müssen alle brav unsere Ausweise zeigen und erklären, dass wir nichts zu verzollen haben. So erledigt, jetzt können wir dann zum Flugzeug und es geht los. Am Flugzeug stehen noch mal 2 dienstlich aussehende Menschen und erklären uns stolz sie sind vom Grenzschutz und möchten unsere Ausweise sehen. Da hilft auch nicht, dass wir unsere Ausweise gerade dem Zoll gezeigt haben, die beiden vom Grenzschutz müssen den

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Ausweis auch noch mal sehen. Wenigstens sind alle recht nett und zu Scherzen aufgelegt, aber ob das so sein muss ?

Wir sitzen voll gepackt im Flieger und werden winkend von Andi und den „Offiziellen“ verabschiedet. Mit Vollgas beschleunigt die HJ langsam aber ohne Probleme wir sind nach der Halbmarkierung airborne, Fahrwerk rein und ab Richtung Osten. Unser Flug geht zunächst über Regensburg und Vilshofen an den Inn. Nachdem das Wetter Richtung Süden ganz gut aussieht, entscheiden wir uns auf direkten Südkurs nach Klagenfurt zu fliegen. Der Wiener Kontroller hat zunächst ein paar Probleme mit unserem Flugplan: nein wir sind nicht HI, wir sind die HJ. Als die kennzeichenfrage dann geklärt ist, gibt er unsere Flugplanänderung dann brav weiter. In komfortabler Höhe können wir die Schlechtwetterroute überfliegen und problemlos kommen wir über die Karawanken nach Lubiljana. Wie bereits gewohnt, muss der Luftraum um Jubiljana großflächig umflogen werden, aber bereits von hier aus können wir die Küste ausmachen. Über Rijeka erreichen wir dann die Adria und können die wunderbare Küsten entlang fliegen. Um die ganzen VFR-Routen nicht abfliegen zu müssen machen wir einen IFR-Pickup und können schnurstracks auf dem Airway nach Süden fliegen.



(Über den Alpen)



(IFR-Pickup)



(Entlang der Adria)



(Im Anflug auf Split)

Geschafft, entlang der tollen kroatischen Küste landen wir in Split. Wir ordern gleich den Tankwagen und füllen zum ersten Mal unseren Zusatztank. Fasziniert beobachtet der Tankwagenfahrer das Schauspiel. Rudi liegt im Flieger und stützt den Gummitank, Rainer steht auf der Leiter und bedient den Tankkrüssel, ich versuche das Ganze irgendwie sinnvoll zu unterstützen. Als Problem stellt sich die Entlüftung heraus. Wenn Rudi auf den Gummisack drückt entweicht schnaubend nicht nur Luft sondern auch Sprit aus dem Tankschlauch und

## Tagebuch Afrikaflug 2007

verspritzt das teure AVGAS. Langsam aber sicher ist der Zusatztank voll und der Tankwagenfahrer baff, was in so einen Flieger alles passt.



(Auf dem Vorfeld ist einiges los)

Nachdem kein Shuttle kommt, schlendern wir mit unserem Gepäck über den Flugplatz. Es ist ganz schön etwas los hier und dauernd starten und landen Jets der A320-Klasse. In der Flugleitung versuchen wir dann den Flugplan nach Kreta aufzugeben. Die 4. Route wird endlich vom System akzeptiert. Wir haben jetzt einen IFR-Flugplan über Albanien und alternativ einen VFR-Flugplan falls doch noch Probleme auftauchen sollten. Die paar Meter zum Terminal werden wir gefahren und bekommen erklärt, dass wir ohne die nette und hübsche Bekleidung des Flugplatzes uns nicht auf dem Flugplatz bewegen dürfen. Die Zoll- und Einreiseformalitäten sind schnell erledigt und wir stehen mal wieder in der Flugplatzhalle. Bevor wir uns um eine Übernachtungsmöglichkeit kümmern, lädt Rudi zu einem kühlen Bier im Restaurant ein. Von der Information lassen wir uns ein Hotel besorgen und nach dem Hinweis: ich kenn da ein kleines Hotel gleich am Ende der Runway, werden wir kurze Zeit später vom Chef des Hotels abgeholt. Hier haben wir (Dietrich und ich) auch schon das letzte Jahr übernachtet und waren mit dem Service sehr zufrieden. Kurz die Klamotten ins Zimmer und unter die Dusche und dann geht's zum frühen Abendessen. Wir entscheiden uns für eine Spezialplatte mit allem was so weg muss. Das Essen schmeckt super und auch das Bier sorgt für eine angenehme Kühlung.



(Spezialplatte im Hotel Trogirski)



(Badeausflug)

Nach dem guten Essen machen wir noch eine kurze Erkundungstour. Aus der Luft war der Strand nicht weit und wir haben auch eine kleine Stadt gesehen. Gleich hinter dem Hotel biegen wir links zum Strand ab. Mit dem Fußzehl wird die Wassertemperatur erkundet und für „badetauglich“ befunden. Wir haben zwar keine Badesachen dabei, trotzdem macht es

## Tagebuch Afrikaflug 2007

unheimlichen Spaß im Wasser zu schwimmen. Mit der nassen Unterhose in der Hand schlendern wir coole Typen anschließend in den nahen Ort. Es ist ein kleines Fischerdörfchen mit vielen verwinkelten Gassen und schönen kleinen Lokalen. Für den Heimweg nehmen wir ein Taxi und nach einem kurzen Absacker geht es in die Falle.

**Donnerstag 21.07.2007**



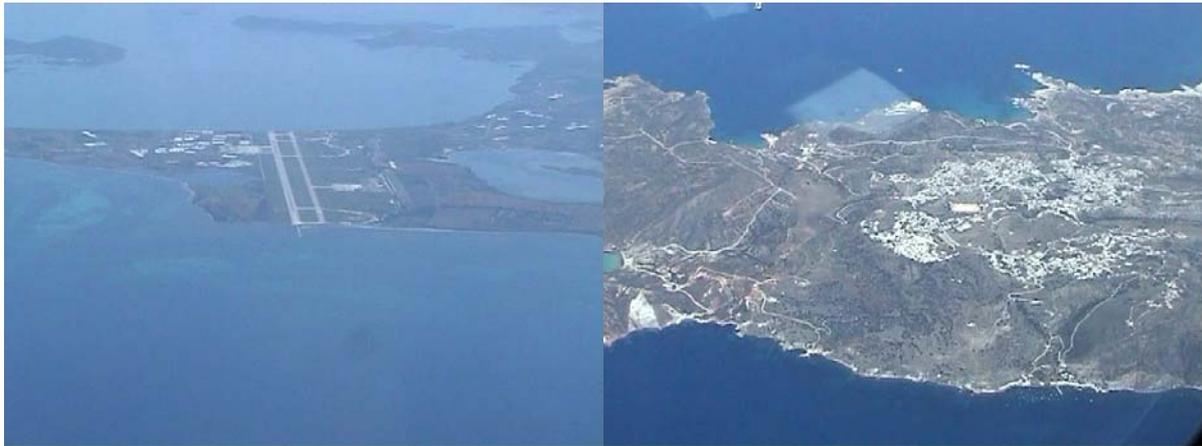
Um 07 Uhr treffen wir uns zum Frühstück. Der Chef verspricht uns um 07:30 Uhr persönlich auf den Flugplatz zu bringen. Sein Angebot nehme ich gerne an. Pünktlich startet die Fahrt zum Flugplatz. Als erstes geht es zum Flugplatzchef die Gebühren bezahlen und dann durch die Sicherheits-Checks zur Flugleitung. Alles klar mit unserem Flugplan ? Yes, the Flightplan ist acceptet. Klingt ja schon mal gut, also nichts wie zum Flieger und los Richtung Süden.



(Flugplatz Split)

Die HJ ist gut schwer aber zum Glück sind die Temperaturen noch erträglich. Der Start ist kein Problem aber die Steigrate ist wieder bescheiden. Wir fliegen entlang der Küste nach Dubrovnic. Nach Dubrovnic melden wir uns bei Tirana-Control und sind überrascht, wie unkompliziert die Freigabe für den Überflug von Albanien erteilt wird. Das Gelände ist recht hoch und fällt dann steil ins Meer ab. Kurz vor Korfu kommen wir in den griechischen Luftraum. Der Controller fragt uns ob wir in Iraklion über Nacht bleiben möchten ? Unsere Antwort: Yes, why do you ask ? Er möchte nun wissen, ob wir angemeldet sind. Sind wir natürlich nicht und deshalb bitten wir den freundlichen Controller das für uns zu tun. Nach 10 Minuten die erlösende Antwort: wir dürfen über Nacht bleiben. Wir bedanken uns recht freundlich und weiter geht es über den Pelepones nach Milos.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Araxas Airbase)

(Milos)

Über Milos bekommen wir Kontakt mit Iraklion und beginnen den Sinkflug. Vor uns dürfen noch ein paar Airliner landen und dann sind wir an der Reihe. Hinter dem Marshall rollen wir zum Abstellplatz der General Aviation. Motor aus und raus aus dem Flieger. Ganz so einfach geht es hier aber nicht. Ein Handling-Agent bietet uns seine Dienste an, die wir freundlich ablehnen. Es dauert nicht lange und ein offizielles Fahrzeug fährt vor. Die eigentlich gut aussehende, aber sehr unfreundliche Dame meint, dass dieses Flugzeug hier noch offene Landegebühren hätte. Als wir ihr klar machen, dass dies gar nicht sein kann, verlangt sie einen Handling Agent. Ja sind wir den schon in Ägypten ? Alles verhandeln bringt nichts, wir brauchen einen Handling-Agent. Freundlich lächelnd wartet der junge Mann von eben schon hinter dem Auto und ist bereit gegen eine sehr günstige Gebühr uns zu helfen. Wir geben uns geschlagen. Als nächstes warten wir auf den Tankwagen. Es dauert eine ganze Zeit bis endlich der AVGAS-Tankwagen neben dem Flugzeug steht. Die ersten Worte des Tankwagenfahrers: we accept only Cash. Alles sehr freundlich hier. Wir machen die Tanks voll, nehmen das Gepäck aus dem Flieger und warten auf das Shuttle zum Terminal.



(Tankwagen)

(Ein ganzer Bus nur für uns)

Unserem Handling Agent drücken wir in der Empfangshalle den Flugplan in die Hand er soll sich darum kümmern und uns bei Problemen anrufen. Mit dem Taxi sind wir in 20 Minuten im Hotel, das einen annehmbaren Eindruck macht. Kurz duschen und dann treffen wir uns in der Lobby. Es ist noch recht früh am Tag und wir bummeln durch die Stadt. Rainer kauft auf dem Basar eine wunderschöne Tasche und wir decken uns mit Getränken und Lebensmitteln für den morgigen Flug ein. In einer Seitenstraße finden wir ein kleines gemütliches Lokal. Wir sind die einzigen Gäste aber der Service und das Essen ist ganz ok.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Zwischendurch ein Cocktail)

(Abendessen in Iraklion)

Auf dem Heimweg besorgen wir uns noch ein Eis und dann ist dieser Tag auch gelaufen.

### Freitag 22.06.2007



Wir verlassen um 07 Uhr unser Hotel und fahren mit dem Taxi zum Flughafen. Hier warten wir einige Zeit auf unseren Handling-Agent der uns dann durch lange Flure zur Verwaltung bringt. Hier dürfen wir unsere Landegebühren (3,- €) und die Gebühren für den Agent (85,-€) bezahlen. Bereits hier zeigen die „Streifen“ am Hemd die kleinen Unterschiede auf. Während Rainer und Rudi trotz Unterstützung unseres Agents einige Zeit an der

Sicherheitsschleuse verbringen, geht es bei mir trotz Taschenmesser viel einfacher und schneller.

Auf dem Vorfeld wartet bereits der Bus und bringt uns zur General Aviation und der HJ. Wir checken den Flieger und verstauen uns Gepäck. Nachdem trotz Abmachung mit unserem Agent kein Follow-me kommt, lassen wir das Triebwerk an und verlangen die Rollfreigabe. Da wir einen IFR-Flugplan aufgegeben haben, ist die Freigabe natürlich etwas umfangreicher. Da Rudi schreibfaul –und clever- ist, macht dem Tower dann klar, dass wir mit unserem Flieger und der Beladung lediglich mit 100 ft steigen können und wir gerne eine Sonder-Clearance haben möchten. So einfach geht das und aus der ellen langen Freigabe wird: you are cleared, expect Vectors ! Trotz des regen Verkehrs gibt uns der Controller die etwas kürzer Kreuzbahn. Die 30 liegt genau im Wind und bringt uns somit einige Vorteile. Bevor es bei uns losgeht, dürfen jedoch zunächst die „Großen“ landen und starten. Nach 25 Minuten ist es dann endlich soweit: DEKHJ you are cleared for takeoff Runway 30, expect Vectors for leaving the Controll-Zone.

Schwer bepackt nimmt die HJ Fahrt auf langsam gewinnen wir Höhe. Über dem SITA-VOR (nach 50 NM) haben wir erst 7.000 ft erreicht und steigen langsam auf FL 100. Nach über einer Stunde ist es dann geschafft, wir haben Kreta schon einige Meilen hinter uns und sind nun draußen auf dem Meer. Der Motor schnurrt wie ein Kätzchen und Rudi spendiert ein paar zusätzliche Liter AVGAS zur Motorkühlung. Über der Intersection PAXIS melden wir uns

## Tagebuch Afrikaflug 2007

bei Athen Center ab, das war es Europa. Die nächsten 45 Minuten hören wir nur noch die Airliner in FL 390 oder noch höher. So ca. 150 NM vor Afrika haben wir dann mit Cairo Control Verbindung. Die geplante und beantragte Route über Cairo ist wegen zu hohem Verkehr für uns nicht möglich und so werden wir weiter westlich über El Alamain die Küste erreichen und dann quer über die Wüste nach Asuit am Nil umgeleitet.



(Die afrikanische Küste bei El Alamain)



(Der Nil)

Unter uns ist eigentlich gar nichts. Zwischendurch wird die Sandwüste von einer Pipeline oder einer Straße unterbrochen, immer von Horizont zu Horizont eine gerade Linie.

Dann wird am Horizont das helle Gelb der Wüste dunkel, wir erreichen den Nil. Bereits bei unseren letzten Flügen hat es mich fasziniert, wie sauber und scharf die Trennung zwischen Wüste und Zivilisation ist. Unter uns tauchen Häuser und Felder auf und man erkennt wunderbar das gigantische Bewässerungssystem mit seinen Kanälen und Schleusen. Auf dem Nil selbst ist nicht viel los. Kaum ein Schiff entlang unserer Flugroute und auch nur in Asuit gibt es 2 Brücken über den Fluss.



(So sieht es im GPS aus)



(Anflug auf Luxor)

Wir haben jetzt noch ca. 20 Minuten nach Luxor und bitten den Approach-Lotsen zum verlassen unser Flugfläche. Kein Problem, wir können bis auf 3.500 ft sinken, es ist keine Maschine im Anflug. Beim Abstieg merkt man bereits die Temperatur. Während es in FL 100 angenehm war, steigt die Temperatur stetig an und auch die Luft wird ruppiger. Wir fliegen keine 1.000 ft über der „West Bank“ direkt über das Tal der Könige. Gleich im Anschluss sind wir über dem Nil, können die Kreuzfahrtschiffe und Hotels am Ufer bewundern und im Tiefflug geht es weiter über die Stadt. Die Bahn ist gut zu erkennen und nach einer Rückfrage: Runway left or right sind wir auch schon im Final. Als Rainer das Fenster öffnet,

## Tagebuch Afrikaflug 2007

wird man fast von der Hitze erschlagen. Es hat bestimmt 45° und der Asphalt strahlt die Wärme gnadenlos ab. Auf dem riesigem Vorfeld ist nichts los. Wir rollen zum Marshaller, Funk aus und dann wird das Triebwerk abgestellt.

Kaum ist der Motor aus, kommen auch schon die Handling-Agents auf uns zu. Wir versuchen denen klar zu machen, dass wir eigentlich erwartet werden. Dann die erste Überraschung: wir haben trotz Vorbestellung keinen Handling Agent. Nach mehreren Anrufen in Deutschland ist klar, da ging etwas schief. Unser Agent meint wir kommen erst morgen – dabei haben wir gestern noch die Landezeit durchgegeben-. Nach einigem hin und her begeben wir uns die Hände von Herrn Anwar von AN Service. Zwischenzeitlich haben wir die Tanks inkl. den beiden 40 Liter Turtel-Tanks gefüllt. Während der gesamten Prozedur kommt anscheinend jeder der nichts zu tun hat vorbei, nickt freundlich und macht eine eindeute Handbewegung – wie sieht es mit Bagschisch aus-. Genervt schicken wir die gesamte Bande weg. Im Ankunftsterminal sitzen wir dann herum und warten, bis sich unser deutscher Agent mit seinen arabischen Kollegen geeinigt haben.



(Warten in Luxor)

Nach 2 Stunden sind sich endlich alle einig. Mr. Anwar schleust uns durch die verschiedenen Sicherheitskontrollen und bringt uns zum organisierten Taxi. Er erklärt dem Fahrer wo er uns abliefern soll und los geht's in die Stadt. Wir fahren vorbei an Eselkarren und an jeder großen Kreuzung steht bewaffnetes Sicherheitspersonal.

Das Hotel Mercure liegt direkt am Nil und macht einen guten Eindruck. Wir werden bereits von einem weiteren Mitarbeiter von AN-Service empfangen. Er hat bereits alles mit dem Hotel geregelt und wir bekommen natürlich ein Spezial-Preis. Vor dem Dinner machen wir noch einen kuren Bummel entlang der Nilpromenade. Da wir noch in „Uniform“ sind, fällt die Anmache gemäßigt aus. Das Dinner reißt uns nicht vom Hocker und Rudi versucht jeden Kontakt mit frischem Wasser und frischem Gemüse zu vermeiden. Ob das etwas hilft wird

## **Tagebuch Afrikaflug 2007**

sich noch zeigen müssen. Nach dem Dinner fallen wir tot müde ins Bett und hoffen, dass morgen mit den Permissions alles klar geht.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

### Samstag 23.06.2007

Heute ist unser Ruhetage in Luxor und gleichzeitig mein Geburtstag. Die Aircondition hat super gearbeitet und wir konnten trotz Hitze super schlafen. Um 08:30 Uhr geht's zum Frühstück. Wir sitzen im Restaurant in der 1. Etage und haben einen ganz netten Blick auf den Nil und die „West-Bank“. Das Frühstück ist zwar nicht der Hit aber doch ganz annehmbar.



(Flugplanung im Hotel)



(Blick auf die „West-Bank“)

Anschließend sitzen wir in der Lobby und bereiten den Weiterflug vor. In Ägypten haben wir UTC -3 und Sonnenaufgang ist kurz vor 6. Als Takeoff-Time legen wir 02:30 UTC fest. Als nächstes benötigen wir die Permissions für Sudan und Kenia. Ein kurzer Anruf bei unserem Agent Chabhani in Deutschland und wir sollten die erforderlichen Informationen haben. Dann der Schock: die Permission für Kenia ist noch nicht da ! Können wir auch ohne fliegen ? Herr Chabhani rät uns ab, vor ein paar Monaten wurde einen Crew ohne Permission 3 Tage festgesetzt und das muss jetzt wirklich nicht sein. Er verspricht uns es weiter zu versuchen aber nachdem es gestern schon in Luxor nicht so richtig funktioniert hat und heute Samstag ist, schwindet unsere Hoffnung. Was tun ? Wir versuchen nun weitere Optionen in Form von Petra, unserer Bekannten in Kenia mit ihrem Freund Jim, und geben die Anfrage auch an den Handling-Agent in Luxor weiter. Dann heißt es warten und zwischendurch immer mal wieder ein Anruf bei Petra und Chabhani. Die Stimmung sinkt rapide und um 14 Uhr beschließen wir wenigstens an den Pool zu gehen. So hängen wir den restlichen Mittag herum und überlegen welche weiteren Optionen und Alternativen wir haben. Zwischenzeitlich haben wir erfahren, dass am Montag um 09 Uhr das Büro in Nairobi wieder offen ist. Aber was bringt uns das ?

Wir haben zwischen 10 und 11 Stunden Flugzeit über den Sudan und müssen bis spätestens 17 Uhr in Lokichoggio landen. Rudi versucht noch eine Option über einen Bekannten in Südafrika, vielleicht bekommen wir hier weitere Hilfe. Um nicht 2 Tage zu verlieren, überlegen wir uns folgende Alternative: Takeoff am Montag (1 Tag Verzug) um 05:30 Uhr (LT) und wir versuchen die Freigabe über das Satelitten-Handy zu bekommen. Sollten wir keine Permission bekommen, müssen wir in Karthoum landen. Mit dieser Aufgabe betrauen wir Herr Chabhani und hoffen, dass er wenigstens das für uns erreichen kann.

Das Bier an der Bar schmeckt heute einfach nicht so und wir beschließen zum Abendessen in ein Restaurant direkt am Nil zu gehen. Zwischenzeitlich sind noch zwei von AN-Services betreute Piloten im Hotel eingetroffen. Da wir nicht nur so herumhängen möchten, nehmen wir das Angebot heutige Show im Karnack Tempel zu besuchen an.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Wir sitzen mit wunderschönem Blick auf den Nil beim essen. Im Gegensatz zum Buffet im Hotel schmeckt es hier wesentlich besser und hebt auch unsere Stimmung. Zwischenzeitlich hat Rudi seinen Bekannten aus Südafrika erreicht und wir bekommen noch ein paar Telefonnummern und vielleicht kann ein Agent in Südafrika trotz Wochenende etwas für uns erreichen. Aber zunächst genießen wir den Ausblick und das Essen.

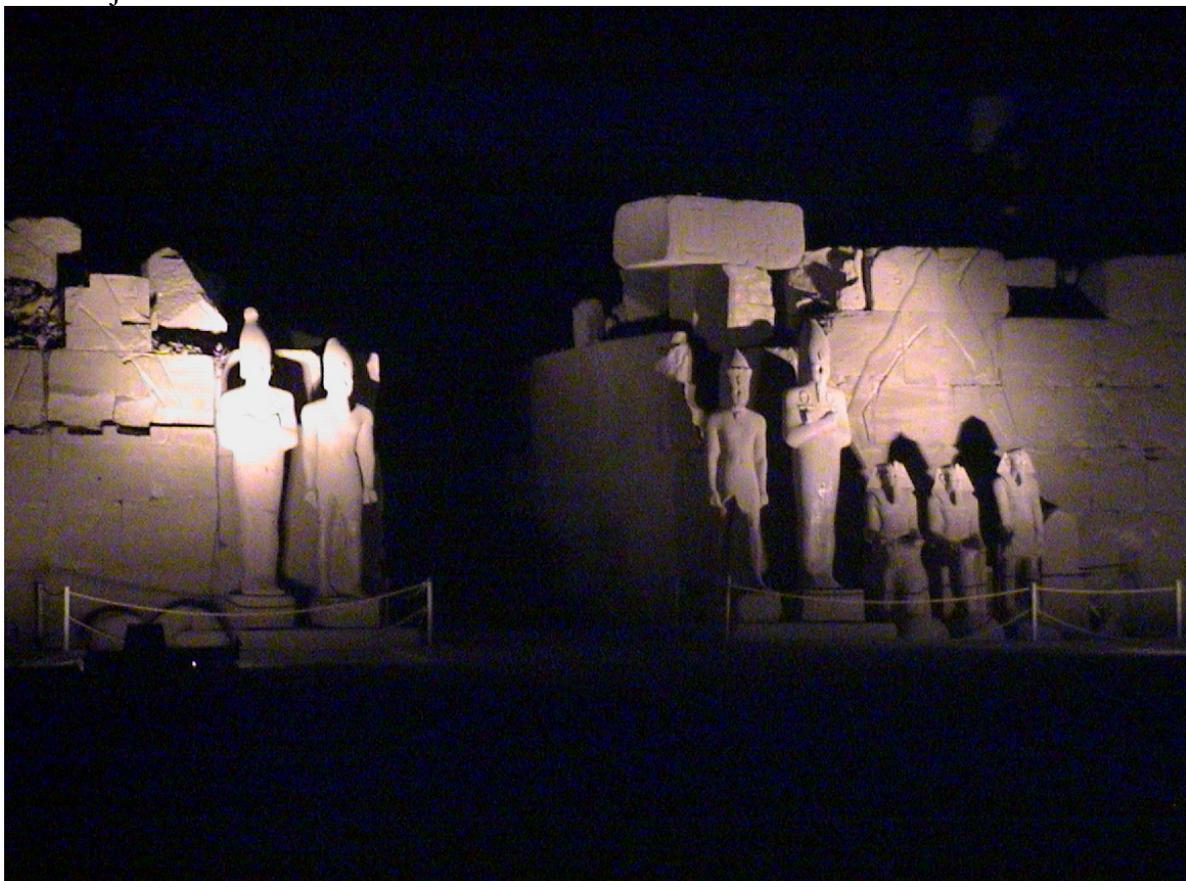


(Sonnenuntergang am Nil)



(Abendessen)

Kurz vor 09 Uhr treffen wir uns mit den beiden Piloten. Sie kommen aus den Staaten und überführen eine King Air C90 von Amerika nach Indien. Zusammen mit unserem Agent geht es zum Tempel. Sogar um diese Zeit ist es noch unerträglich heiß. Zusammen mit bestimmt 500 anderen Touristen schieben wir uns durch die gigantische Tempelanlage und erhalten über Lautsprecher und mit entsprechenden Lichteffekten die Geschichte der Pharaos und des Tempels erläutert. Es ist unheimlich beeindruckend, was hier geschaffen wurde und wie clever es jetzt vermarktet wird.



(Karnak-Tempel)

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Nach einem gemeinsamen Bier an der Bar verabschieden wir uns von der anderen Crew und hauen uns in die Falle. Dieser Tag war einfach nur beschissen und obwohl wir fast nichts gemacht haben sind wir geschafft. Wie geht es weiter ?

### Sonntag, 24.06.2007

Der Tag beginnt im wahrsten Sinne des Wortes beschissen. Rainer hat sich anscheinend einen Virus eingefangen und startet den Tag auf der Toilette. Das Frühstück fällt kurz aus und gleich danach beginnen wieder mit hektischen Telefonanten um doch noch eine Permission zu erhalten. Zwischendurch gehen wir ins Internet um das Wetter und evtl. Notams abzufragen. Auch hier keine guten Nachrichten. Im Süden des Sudans ist schlechtes Wetter angekündigt und auf der gesamten Route müssen wir mit Gegenwind rechnen. So werden aus den 10:30 Stunden schnell 11 oder gar 12 Stunden. Am heutigen Sonntag wird sich wohl nichts mit der Permission tun. Zwischenzeitlich kann Rudi mit einem Sudanesen in Deutschland telefonieren und erfährt, dass wir in Karthoum AVGAS bekommen könnten. Wenigstens ein Lichtblick. Ich versuche zwischenzeitlich Herr Chabhani zu erreichen, damit dieser die Permission für den Sudan prüft und wir zur Not in Karthoum landen können. Das „kein Problem“ stimmt uns nach den zwischenzeitigen Erfahrungen nicht gerade positiv. Aber jetzt steht der Plan für morgen. Wir werden auf jeden Fall fliegen. Sollte der Wind zu stark sein oder wir bis Karthoum noch keine Freigabe für Kenia haben, werden wir halt einen Zwischenstopp einlegen. Der Flugplan ist bereits vorbereitet und wird per Fax nach Deutschland geschickt.

Rainer geht es zwischenzeitlich nicht besser und er bleibt im Zimmer. Rudi und ich legen uns an den Pool und gehen noch mal die verschiedenen Optionen durch. Es sieht nicht gearde gut aus, aber mit etwas Glück könnten wir morgen bis Lokichoggio kommen.



(Am Pool kann man es bei dieser Hitze aushalten)

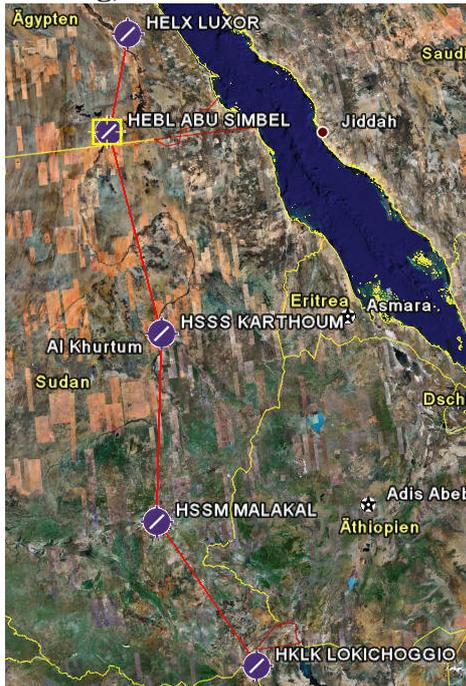


(An der Bar)

Der abendliche Barbesuch fällt heute kürzer aus. Da wir morgen um 04:00 Uhr (= 03:00 Uhr in Deutschland) abgeholt werden, geht es zeitig ins Bett.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Montag, 25.06.2007



Um kurz nach 03 Uhr klingelt der Wecker. Kurz ins Bad und dann werden die restlichen Sachen verpackt. In der Lobby wirbelt um diese Zeit das Reinigungspersonal und es stehen die versprochenen Lunch-Pakete bereit. Um 4 Uhr steht wie ausgemacht unser Shuttle zum Flughafen bereit. Trotz der frühen Tageszeit ist es mit 28° schon wieder unangenehm heiß. Unser Fahrer bringt uns in rasender Fahrt sicher zum Flughafen wo uns Mr. Anwer bereits erwartet. Naja, wenigstens das funktioniert. Im Flughafengebäude ist bereits die Hölle los. Die ersten Touristen bereiten sich auf ihren Tagesausflug nach Hurghada zum Schnorcheln vor. Die Sicherheitschecks für uns fallen wesentlich einfacher aus und wir sind bereits nach 15 Minuten mit dem Bus zur HJ unterwegs. Umringt von einigen „Helfer“ –die sich alle noch ein schönes Backschick erhoffen- bereiten wir die HJ für den Flug vor.



(Startvorbereitungen in Luxor)

Es läuft alles besser als zunächst befürchtet und auch die Anfrage nach einem früheren Start ist positiv. So lassen wir um 02:30 UTC den Motor an und rollen bei Dunkelheit zunächst etwas unbeholfen über die verschiedenen Taxiways zur Runway 09 (Rudi ist sehr Sparsam mit

## Tagebuch Afrikaflug 2007

dem Taxilight). Ein letzter Check am Rollhalt und dann geht es los. Mit den beiden vollen zusätzlichen Zusatztanks und der hohen Außentemperatur sind wir jetzt wirklich am Limit was die HJ so tragen kann. Aber die Bahn ist lang und bei 85 MPH sind wir in der „dünnen“ Luft. Die Steigrate liegt bei nicht mal 100 ft und die Sicht ist wegen des vielen Staubes in der Luft gleich Null. Die Freigabe des Controller: Climb on Runway Heading and report reaching 7.500 ft kling bei unserer Steigrate gerade zu wie Hohn. Zu allem Übel tauchen nun auf den GPSen gelbe und jede Menge rote Punkte der Terrain-Warnung auf. Es ist nur schwer auszumachen, ob wir über diese Hügel kommen und um kein Risiko einzugehen kreisen wir über den Hängen und nutzen zusätzlich die erste Thermik für den Höhengewinn. Der Radar-Lotse fragt uns ständig nach unserer Position –wegen der geringen Flughöhe hat er uns nicht auf dem Schirm- und wir melden uns nur: we are climbing. Langsam werden aus den roten Punkte gelbe und wir können wieder auf Kurs gehen. Wir quälen uns langsam auf Höhe und fliegen so in den Tag. Kurz vor Abu Simbel –nach 1 Std. Flugzeit- haben wir dann unsere Flughöhe von 7.500 ft erreicht. Hier stoßen wir auch wieder den Nil, allerdings auf den gestauten Teil. Wir überfliegen den südlichen Ausläufer des riesigen Nasser Stausee und sind dann auch bald im sudanesischen Luftraum. Aus der Luft ist kein Unterschied auszumachen. Hier wie dort ist nur lebensfeindliche Sandwüste. Irgendwann haben wir dann Kontakt mit Karthoum Center und werden etwas östlich um Karthoum vorbei dirigiert. Jetzt wird es langsam Zeit, dass wir über das Sat-Handy die Freigabe für Kenia bekommen. Der erste Anruf bei Herr Chabhani, negativ aber er versucht es weiter. Wir fliegen jetzt in die TMA von Karthoum ein und langsam wird es Zeit für die Freigabe. Es klingelt und Herr Chabhani hat die lang erwartete Freigabe. Gerade noch rechtzeitig oder auf Neudeutsch „just in time“ haben wir die Freigabe bekommen und gleich wird die Stimmung an Bord besser.



(Karthoum)

Aus der Luft macht Karthoum keinen tollen Eindruck. Die Gebäude heben sich farblich kaum von Boden ab und der macht einen dreckigen Eindruck. Auch der Nil ist dunkel braun gefärbt und es lassen sich lediglich 2 geteerte Straßen ausmachen. Wir sind richtig froh, nicht unsere Option „Karthoum“ nutzen zu müssen und nehmen nun direkt Kurs auf Malakal, dem südlichsten offiziellen Flugplatz des Sudan. In Karthoum fließt der blaue und weiße Nil zusammen. Wir folgen nun dem weißen Nil, der sein Wasser aus dem Victoria See bekommt weiter nach Süden. Obwohl alles nur trocken und braun unter uns ist, ist dieser Teil des Sudans recht stark besiedelt. Überall Hütten und Krahl's aber kaum eine angebaute Fläche. Kurz vor Malakal kommt dann von links wieder der Nil und ab hier steigt das Gelände leicht an und alles ist grün, dafür jedoch so gut wie nicht mehr besiedelt. Aus unserem letzten Besuch in Lokichoggio wissen wir, dass in dieser Gegend der Bürgerkrieg tobte und das wird wohl der Grund dafür sein. Unser Kurs geht nun ganz nahe an der Äthiopischen Grenze entlang nach Süden. Wir bekommen erst kurz vor Loki Funkkontakt mit dem Tower. Vor uns darf noch eine UN-Maschine landen und dann bekommen wir die Clearance für die 09. Nach

## Tagebuch Afrikaflug 2007

11:15 Stunden Nonstop-Flug landen wir ganz schön geschafft in Loki und rollen zu unserer Parkposition zwischen den UN-Flugzeugen. Geschafft, was wir heute Morgen nur erhofft hatten hat geklappt.



(Sudan Nord)

(Sudan Süd)

Wir öffnen die Tür und werden von Ambrose bereits erwartet. Er ist der örtliche Agent von Turbine Engines über den wir AVGAS geordert haben. Wir ist gut, denn die eigentliche Arbeit hatte Petra und Jim -unsere Freunde vom letzten Trip- die uns den Kontakt hergestellt haben. Mit 550 \$ für das Fass entspricht der Preis in etwa unseren Verhältnissen. Hier steckt den Löwenanteil halt nicht Vater Staat ein, sondern der Händler vor Ort. Mit einem kleinen Aufschlag sorgt er auch dafür, dass wir den ganzen Einreisekram nicht selbst erledigen müssen und ist unser Shuttle zum und vom Camp.



(Anflug auf Lokichoggio)

(UN-Hilfsflugzeuge)

Auf dem Pickup geht es durch den Ort. Lokichoggio ist eine Grenzstadt an einem der ärmsten und trostlosesten Plätzen auf der Erde. Und so sieht auch die „Stadt“ aus. Die Hauptstraße wird von tiefen Gräben durchzogen und der Pickup muss permanent die Seiten wechseln um sich nicht im Schlamm festzufahren. Links und rechts der Straße sind überall kleine Hütten vor denen aller mögliche Kram angeboten wird. Zwischendurch sitzen und liegen Menschen und leben –oder sterben- vor sich hin. Wir fahren durch ein gesichertes Tor und lassen diese trostlose Welt einfach hinter uns, wir sind im Camp Trakmark.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Auf dem Pickup ins Camp)



(Einfahrt in Camp Trakmark)

Leider sind in diesem Jahr nur noch die Zelte frei aber für eine Nacht ist das völlig ausreichend. Rainer und ich möchten noch im Pool ein paar Runden drehen, aber auch an dem Camp ist das letzte Jahr nicht spurlos vorbei gegangen. Das Pool gibt es zwar noch, hat jedoch einiges an seinem „Glanz“ verloren. Für uns reicht es trotzdem und nach ein paar Runden treffen wir uns mit Rudi an der Bar. Ein kühles Tusker weckt wieder unsere Lebensgeister aber alt werden wir heute nicht. Wir sind froh als es endlich Abendessen gibt – die erste Mahlzeit für heute- und gleich danach geht es zurück ins Zelt.

### Dienstag, 26.06.2007



Wir treffen uns zeitig beim Frühstück. Die Morgentoilette im Waschtrakt ist kurz ausgefallen. Ich habe noch nie so viele verschiedene Tierchen im Waschbecken kriechen gesehen und auch die großen Heuschrecken in der Dusche laden nicht zu einem ausgiebigen Duschgang ein. Aber sonst ist die Anlage ganz in Ordnung und mit etwas Verspätung steht um 8:30 Uhr unser Fahrer an der Rezeption. Unterwegs stoppen wir noch kurz um den Chef mitzunehmen und dann geht es zum Flugplatz. Am Tor immer in ähnliches Bild. Wild gestikulierend versucht der Fahrer den Anderen klar zu machen, dass wir keine normalen Fluggäste sind und er direkt durchfahren möchte. Für mich hört es sich mehr nach einem nein an, aber das Tor wird geöffnet und immer noch laut gestikulierend fahren wir auf das Vorfeld.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Frühstück)



(Das ist die Hauptstraße !)

Beim Frühstück haben wir die Flugplanung gemacht und uns entschieden doch noch ein 2. Fass zu tanken. Damit können wir uns auf jeden Fall die geplante Zwischenlandung in Eldoret schenken und kommen direkt bis Kilimanjaro Airport. Unseren Agent freut das, denn die Entscheidung bringt Kohle in die Kasse. Das 2. Fass pumpen wir in den Zusatztank und zwischenzeitlich regelt unser Agent den Zoll und gibt den Flugplan auf.



(Tankstop aus dem Fass)

Um 06:50 UTC rollen wir auf der Bahn zum Rollhalt für die 09. Gas rein und los geht's. Links zieht der Flugzeugfriedhof vorbei, der einige Raritäten aus östlicher Flugzeugproduktion zu bieten hat. Als nächsten Waypoint haben wir das Lodwar VOR auf dem GPS.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Flugzeugfriedhof)



(Lebensmittel-Lager)

Wie immer steigt die vollgeladene HJ nur langsam. Wir entscheiden uns für einen Shortcut und fliegen an einem ost-west Gebirgszug entlang der Ugandischen Grenze in Richtung Eldoret. Rainer und Rudi haben wegen der Bewölkung bedenken einen Pass zur Überquerung zu nutzen und so steigen wir langsam auf eine sichere Höhe um den Bergrücken sicher überfliegen zu können. Nur zur Info, die Berge sind hier mit 10.000 ft recht hoch. Mit ausreichendem Bodenabstand nehmen wir dann Kurs Eldoret. Auf der anderen Seite des Gebirgszuges ändert sich die Landschaft komplett. Die Wolken von Westen regnen hier ab, es ist grün und überall Wasser im Überfluss. Eldoret selbst liegt mit 7.500 ft ganz schön hoch. Aus dieser Region stammen übrigens Kenias Langstreckenläufer. Die sind hier immer im Höhentraining und können somit auf Doping verzichten. Von Eldoret geht weiter nach Kisumu am Victoria See. Kurz vor Kisumu ist es dann soweit, wir überqueren den Äquator. Für Rainer und mich ja bereits Standard, für Rudi ist es jedoch das erste Mal mit dem eigenen Flieger. Jetzt sind wir auf der südlichen Halbkugel und wie war das doch gleich mit dem Kompassdrehfehler und so?



(Probleme mit der Karte)



(Gleich haben wir den Äquator überquert)

Ab jetzt geht es mit Südkurs in den Serengeti. Um etwas zu sehen gehen wir tiefer. Mit 5.000 ft fliegen wir schön low-level über den Maasai Mara Nationalpark. Zunächst überfliegen wir noch Hütten der Maais, dann fällt das Gelände noch mal um 300 – 400 ft ab und wir fliegen über Steppe. Da wir etwas tief fliegen, vermeiden wir es Camps oder Ranger-Stationen zu überfliegen. Die Steppe ist wunderbar grün und in den Flussläufen steht Wasser. Wir halten nach Tieren Ausschau und es dauert gar nicht lange bis Rainer eine große Herde ausgemacht hat. Wir gehen noch tiefer und haben Glück: Elefanten. Eine Familie aus 7-8 Tieren steht ruhig im Gras und frisst sich den Bauch voll. In einem Vollkreis überfliegen wir die Tiere und gehen dann weiter. Überall Zebras, Gazellen und andere Wildtiere.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Krahl)



(Elefanten im Maasai Mara Park)

Neben den Tieren am Boden sind jedoch auch eine Menge Geier in der Luft. Zum Glück für uns fliegen diese jedoch meist tiefer oder haben einen ausreichenden Abstand. Mit so einem Teil möchte ich nicht in der Luft zusammen stoßen !

Wir verlassen den Maasai Mara Park und sind nun über der Serengeti. Auch hier ist es grün und wie im letzten Jahr sind die meisten Herden tief in der Steppe. Das Gelände wird nun etwas brauner, wir kommen in die Gegend des Ngorongoro. Der Ngorongoro ist ein riesiger Vulkankegel in dessen Krater sich eine eigene Welt etabliert hat. Von hier aus hat auch Professor Grizmek seine Erkundungen und Expeditionen gestartet. Auch in diesem Jahr hüllt sich der Krater dick in Wolken und die anderen etwas niedrigeren Vulkankegel sind auch dicht verhüllt. Hier müssen wir irgendwo durch. Auf den GPSen tauchen wieder gelbe und rote Hindernisse vor uns auf. Ohne Bodensicht und ohne zu wissen wie genau die GPSe die Hindernisse anzeigen, entschließen wir uns lieber zum Steigflug über die Wolken. Über dem Lake Manyana haben wir wieder Bodensicht und melden uns auch bei Kili an. Es ist einiges los auf der Frequenz. Um die Sache etwas zu vereinfachen und auch weil wir kein VFR-Anflugchart haben, requestet Rudi einen ILS-Approach. Obwohl wir eine Freigabe haben, drängt sich kurz vor Endteil noch eine Caravan vor uns und wir müssen mit einem „S“ den ILS-Anflug verlängern, Schwerarbeit für Rainer und den Autopiloten.



(Dazwischen müssen wir durch)



(Arusha kurz vor Kili)

Der Service auf dem Flugplatz ist super. Kaum haben wir abgestellt, ist auch schon der Tankwagen da. Alles läuft hier gar nicht afrikalike ab. Wir melden uns in der Flugleitung und sagen, dass wir 3 Nächte bleiben möchten: no Problem ist die Antwort. Bei der Emigration füllen wir unser „General Declaration“-Formular aus und ohne weitere Kontrolle und vor allem

## Tagebuch Afrikaflug 2007

mit gesparten 50 \$ pro Nase verlassen wir das Empfangsgebäude. Unser Shuttle zur Hatari-Lodge ist noch nicht da – wir sind auch ½ Stunde zu früh- und so entscheiden wir uns für ein kurzes Kilimanjaro-Bier im Restaurant.



(Ein kühles „Kilimanjaro“)

Fast pünktlich um 4 Uhr wartet der Mercedes G –dem Markenzeichen von Hatari- mit Raschid unserem Fahrer. Er ist ein netter aufgeschlossener und gewiefter Bursche, der uns die nächsten Tage fahren wird. Die Fahrt zur Lodge dauert ca. 1 Stunde und geht vorbei an Bananenplantagen und verfallenen Hütten. Aber überall ist Leben, es wird verkauft und repariert oder nur so vor den Hütten gesessen und erzählt. Ab und zu kommt uns mal ein Moped entgegen, das Hauptverkehrsmittel ist jedoch das Fahrrad. Die Dinger sind ziemlich heruntergekommen, werden jedoch kunstvoll verziert und optisch aufgemotzt. Beladen sind sie meist mit 2 Personen oder alternativ zur 2. Person mit einem Wasserkanister oder einem großem Korb mit Gemüse oder Tieren.



Endlich haben wir es geschafft und biegen in die Einfahrt zur Lodge. Hier werden wir bereits von Petra, Jessica und Ritschi erwartet. Das Gepäck wird gleich auf die Zimmer gebracht und wir marschieren hoch zum Hauptgebäude. Auf der Terrasse sitzen ein paar Gäste und dann ein bekanntes Gesicht aus dem letzten Jahr. Es ist Lilli, die Freunde von Marliese und Jörg. Seit ihr immer oder schon wieder da? Lilli und Thomas sind wieder da und vertreten Marliese und Jörg die zur Zeit auf einer Erkundungstour sind.

An der Bar haben schon John Wayne und Hardy Krüger gegessen und nun probieren wir hier ein kühles „Serengeti“. Anschließend bringt uns Petra zu unseren Zimmern. Rainer und ich haben wieder das Zimmer 7 mit Blick auf den Kilimanjaro. Der ist heute jedoch etwas störrisch und hüllt sich elegant in Wolken.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(An der Bar)



(Die Hatari Lodge)

Nach einer erfrischenden Dusche treffen wir uns dann alle wieder im Hauptgebäude. Mit Petra besprechen wir unseren weiteren Plan und sie soll auch versuchen uns für Zanzibar eine Unterkunft zu finden. Petra, eine Fallschirmspringerin, ist vor 6 Monaten weg aus Deutschland und auf Hatari hängen geblieben. Mit ihr hat Rainer bisher die Buchungen ausgemacht bzw. unsere Termine verschoben. Danke für die unendliche Geduld mit uns !



Die Lodge ist gut gebucht und zum Abendessen füllt sich langsam der Speiseraum. Rainer und Rudi haben Pech, denn es gibt Lamm. Mir schmeckt das Essen sehr gut und so komme ich zu einer extra Portion Fleisch. Ritschi feiert heute nach 7 Monaten auf der Lodge seinen Abschied in der Dorf-Disco. Rainer und Rudi haben keine Lust, aber ich nehme das Angebot gerne an. Ich fahr zusammen mit den restlichen Hatri-Leuten und einigen Gästen zur Disco. Dort angekommen herrscht tot Hose. Der Generator ist ausgefallen und ohne Strom kein Licht und keine Musik. Da die Fete aber auf jeden Fall steigen soll überredet Thomas Petra ihren Generator –den sie erst vor ein paar Tagen bekommen hat- auszuleihen. Petra gibt das Teil nicht gerne her, lässt sich letztendlich jedoch breitschlagen. Während die anderen den Generator holen, gehen wir mit Petra in die Dorfkneipe. Die Dorfkneipe besteht aus 2 Räumen, einer mit einer Plane als Dach und einem Billiard. Im zweiten Raum ist die vergitterte Theke und es stehen zwei Tische mit Plastikstühlen. Wir trinken ein lauwarmes Bier und gehen dann mal rüber schauen ob der Generator schon läuft. Jetzt brummt der Bär, die gesamten Mitarbeiter sind da und die Musik dröhnt. Um die runde Tanzfläche sind erhöhte Bänke angebracht und es wird schwer getanzt. Über der Tanzfläche rotiert eine Lichtkugel und beleuchtet den Raum, während aus den krachenden Lautsprechern afrikanische Musik wummert. Echt cool ! Der christliche Teil genießt sein Bier, die muslimischen ein

## **Tagebuch Afrikaflug 2007**

antialkoholisches Getränk und die wenigen Maasais sitzen nur so da. Aus dem geplanten kurzen Besuch werde dann doch ein paar Stunden mehr und so gegen 02 Uhr fahren wir zurück zur Lodge. Schön interessant war's.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

### Mittwoch, 27.06.2007

Unser Weckdienst tobt einiges zu früh über das Dach. Es sind kleine Kapuzineräffchen die auf dem Blechdach ihre Kämpfe austragen und dafür sorgen, dass keiner zu lange schläft. Heute Morgen erwarten uns tiefe dunkle Wolken und es ist ganz schön kühl. So wird es erst mal nichts mit dem Blick auf den Kilimanjaro. Als Entschädigung ziehen dafür einige Giraffen nur ein paar Meter vor dem Fenster vorbei. Schnell wird geduscht und auch gleich die wenigen Sachen für die Weiterfahrt gepackt.

Um 08 Uhr treffen wir uns mit den anderen Gästen zum Frühstück im Hauptgebäude. Alle sind warm angezogen nur Rainer und ich haben lediglich ein langes Hemd an, unsere Jacken haben wir gestern im Flugzeug gelassen. Beim Frühstück gibt es ausreichen Gelegenheit die bisherigen Erlebnisse mit den Anderen auszutauschen. Wegen der tief hängenden Wolken beginnt der ganze Betrieb heute gemütlicher als sonst. Wir haben 10:30 Uhr als Abfahrt zum Hemingway-Camp ausgemacht und ich checke vorher noch mit Petra die Hotels für Zanzibar. Aber alle schönen Anlagen sind dort ausgebucht oder haben noch geschlossen. Petra verspricht es weiter zu versuchen und wird sich wieder bei uns melden. Raschid steht pünktlich mit dem offenen Wagen in der Einfahrt und wir verpacken unser weniges Gepäck. Dann verabschieden wir uns von Allen und die Fahrt beginnt. Zunächst geht es auf holprigen, ausgewaschenen Wegen durch einige Dörfer. Je weiter wir kommen, umso weniger Menschen begegnen uns und die Vegetation wird immer karger. Wir sind jetzt in der Steppe und fahren auf staubigen kaum auszumachenden Wegen. Raschid erklärt uns, dass hier die Aufnahmen für den Film Hatari gemacht wurden. Wir bleiben an einem großen Felsen stehen und machen eine kurze Rast. Dieser Felsen hat sogar einen Namen, es ist der „Hardy Krüger“ Felsen. Während wir in die unendliche Weite pinkeln hat Raschid wenig Respekt vor dem Namen und pinkelt gegen den Felsen und weiter geht die Fahrt.



Die Wege werden immer staubiger und wenn wir wegen einer Unebenheit langsamer fahren müssen, holt uns die Staubwolke ein und wir sitzen hustend im feinen Staub. Alles ist bereits mit einer immer dicker werden braunen Schicht überzogen. Raschid hält immer mal wieder an um uns Zebras, Kudus, Springböckchen oder Strauße zu zeigen. Zur Mittagszeit halten wir unter einer großen Schirmakazie. Raschid lädt den Pichnick-Korb aus und deckt auf einer großen grünen Decke den Mittagstisch. Wir genießen das Pichnick und fühlen uns wie große Entdecker.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Picknick in der Steppe)

Weiter geht's. Wir fahren vorbei an einigen Maasai-Dörfern und ich versuche das ganze per Video festzuhalten. Raschid fährt mit dem Auto recht nahe an ein Dorf und dann kommt Bewegung in die Bewohner und wir werden angehalten. Ein Maasei palavert mit Raschid und fordert Geld. Er wurde ohne seine Zustimmung von dem Muzungu (=Schimpfwort für Weiße) fotografiert und das geht so nicht, wir sind doch nicht im Busch ! Nach einigen Wortwechselln können wir weiterfahren.



(Stolze Maasai)

Auf einer großen trockenen Sandpfanne entdeckt Raschid frischen Elefantenkot. Die einzelnen Klumpen haben gut 20 cm Durchmesser, nicht schlecht Herr Specht und Rainer wird richtig neidisch ! Wir fahren nun langsamer und versuchen irgendwo einen Dickhäuter auszumachen. Da, unter einem Baum steht ein ganz kapitaler Bursche. Raschid checkt noch kurz die Windrichtung und im Lee fahren wir bis auf 20 Meter an den Elefant ran. Der Kerl ist völlig unbeeindruckt von uns. Während bei uns die Kameras laufen, reißt er ganz cool Grasbüschel für Grasbüschel ab und schieb sich das Zeug ins Maul. Langsam fahren wir weiter. Hier in dem trockenen Flussbett wimmelt es nur so von Tieren die nach allen Seiten springen wenn sich unser Auto nähert. Wir fahren vorbei an einem großen Betonblock und sind in Kenia. Nach 5 Stunden staubige Fahrt wird es jetzt langsam Zeit ins Busch-Camp zu kommen.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Elefant zum anfassen)



(Springbock)

Wir fahren noch an einigen Elefanten vorbei und dann rollen wir über einen kleinen Hügel und vor uns liegt es: das Busch-Camp Hemingway, Rainers Traum. An einem kleinen Hügel mit herrlichem Blick über die Steppe und mitten in imposanten Schirmakazien liegen die kleinen Zelte. Wir werden freundlich vom Camp-Chef empfangen und bringen unser Gepäck ins Zelt. Schon etwas rustikal hier. Das Zelt liegt wunderbar unter einer Schirmakazie aber die Ausstattung ist sehr ursprünglich. Die Sanitärzelle ist der Hit. Eine Kabine mit Trockentoilette und daneben die Duschkabine. Das Wasser für die Dusche wird in ein Wassersack am Ende des Zelttes eingefüllt und dann hochgezogen. Mit etwas mehr Luxus haben wir schon gerechnet, aber dafür die Lage und Aussicht super.



Nach der staubigen Fahrt gehen wir erst mal den Durst mit einem kühlen Kili löschen. Das Camp-Zentrum besteht aus einem größeren Zelt mit angebautem Küchenzelt. Der Tisch ist schön gedeckt und wir freuen uns auf das Abendessen. Gespannt sitzen wir dann am Tisch und rätseln, was wohl unter den silbernen Deckeln ist. Es gibt eine Vorspeise, Hautgang und Nachtisch. Nach dem Dinner sitzen wir dann noch am Lagerfeuer und genießen den super Sternhimmel.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Donnerstag, 28.06.2007



Die Nacht im Zelt war ganz ok nur die Morgentoilette gestaltet sich etwas schwierig. Unser Boy hat anscheinend vergessen frisches warmes Wasser nachzufüllen und so bleibt nichts anderes übrig als das letzte kalte Wasser aus unserem Eimer im Zelt für die Dusche nutzen. Um 8 Uhr treffen wir uns mit Rudi zum Frühstück im Küchenzelt. Raschid ist auch schon da, er hat zwischenzeitlich den platten Hinterreifen gewechselt und wir sind dann zur Fahrt zum Kili Airport bereit.



Zunächst geht es wieder auf staubigen Wegen durch die Steppe während kurz später der Bewuchs fast schon an den Schwarzwald erinnert. Wir kommen jetzt immer höher und auch die Temperatur ist nur noch im niedrigen 20er Bereich. Als nächstes kommen wir auf die Hochebene und hier wird jede Menge Getreide, Tomaten und Zwiebeln angebaut. Zwischendurch fahren wir immer an schönen Farmhäusern der weißen Farmer vorbei, während sonst die Lehm- und Strohhütten das Landschaftsbild prägen.

Nach 3 Stunden nicht ganz so staubiger Fahrt kommen wir am Flugplatz an. Raschid lädt uns etwas abseits ab, denn wir müssen noch in unsere Uniformen steigen. Nachdem wir auf dem Parkplatz zu viele Zuschauer haben, entscheiden wir uns doch für die Toilette des Flugplatzrestaurants, was sich als gute Wahl herausstellt. Hier können wir uns in aller Ruhe umziehen und mit unseren Streifen und Ausweisen geht es dann ruck zuck durch die Kontrollen aufs Vorfeld.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Schnelle Flugplanung)



(Weg zum Flugzeug)

Rainer geht gleich zum Flugzeug während Rudi und ich den Flugplan machen. Wir sind überrascht über die humane Lande- und Handlinggebühr von 30 \$ und bekommen sogar noch einen Wetterberatung.

Wir sind heute schnell fertig und es ist wenig los. Vom Vorfeld geht's es auf der Bahn zum Rollhalt. Die 500 Meter können wir schon für die Checks nutzen, am Bahnende wenden und schon sind wir ready for takeoff. Nach dem Start geht es in leichten Rechtskurve auf Direktkurs nach Sansibar. Leider haben wir wieder ganz schönen Gegenwind und auch die Wolkenbasis liegt so auf unserem Flightlevel. Wir nähern uns der Küste und durch einzelne Wolkenlöcher können wir unter uns den Strand ausmachen. Über dem Indischen Ozean sind die Wolken weg und man kann in der Ferne bereits unser Ziel ausmachen. Wir haben noch 40 NM und wegen Rudis empfindlichen Ohren fragen wir einen ganz langsamen Abstieg auf 3.000 ft an. Wir hätten nicht gedacht, dass hier so reger Flugbetrieb herrscht. Im Funk ist einiges los und wir können uns als Nr. 2 direkt in den Queranflug zur 18 einsortieren. Der Platz macht einen vernünftigen Eindruck und wir würden sogar AVGAS bekommen. Nachdem das nächste Leg nur 5,5 Stunden sind und wir noch fast volle Haupttanks und sogar noch eine kleine Reserve im Zusatztank haben, entscheiden wir uns gegen ein Refueling.



(Der Indische Ozean)



(Flugplatz Sansibar)

Als wir unser Gepäck aus dem Flieger nehmen, stehen schon hilfsbereite (?) Träger bereit. Auf zum Weg zum Terminal werden wir auch gleich zum Zahlmeister gerufen. Er möchte 100 \$ für das Handling, was wir nur widerwillig zahlen. Eben noch freundliche 30 \$ für 3 Tage und jetzt 100 \$ für 2 Tage, so schnell ändern sich Gegebenheiten innerhalb eines Landes.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Der Anruf bei Petra auf der Lodge ist auch nicht erfreulich, sie hat bisher noch keine freien Zimmer gefunden, versucht es jedoch weiter. Vor dem Flugplatzgebäude werden wir dann bereits von einer Heerschar Taxifahrern empfangen und auch die Träger möchten ein richtig fettes Trinkgeld, man spürt gleich den arabischen Einfluss. So sitzen wir 20 Minuten in der heißen schwülen Luft und schwitzen vor uns hin. Der nächste Anruf bei Petra bringt uns dann neue Hoffnung. Sie hat ein Hotel in der Stadt für uns gefunden und der Fahrer ist bereits auf dem Weg zum Flugplatz, klingt zunächst nicht schlecht.

Unser Shuttle ist ein kleiner Bus mit Aircondition und der Fahrer erklärt uns auf der Fahrt in die Stadt die verschiedenen Sehenswürdigkeiten. Wir fahren durch das Prominentenviertel und sind nur froh nicht prominent zu sein. Dann geht es durch die engen Gassen von Stone Town, vorbei an Freddie Mercurys Geburtshaus. Die ganze Stadt macht einen sehr baufälligen und heruntergekommenen Eindruck. Zwischendurch gibt es jedoch auch einige liebevoll hergerichtete Gebäude, wobei mich besonders die wunderschön geschnitzten Türen und Fenster beeindrucken. Auf der Fahrt hoffen wir, eines der schönen Hotels gebucht zu haben. Dann dreht unser Fahrer nach rechts in die Altstadt, die Gassen werden noch enger und wir stehen vor unserem Hotel. Nicht ganz was wir uns vorgestellt haben –wir wollten eigentlich 2 Tage am Wasser verbringen- aber schauen wir uns das erst mal an. Drinnen macht das Hotel einen ordentlichen Eindruck und wir werden von Elisabeth in deutsch willkommen geheißen. Während Rainer und ich in der Lobby platz nehmen, lässt sich Rudi zunächst das Zimmer zeigen. Etwas enttäuscht kommt er von seiner Besichtigungstour zurück. Nicht unbedingt der Hit und vom Meer ist nichts zu sehen. Wir sprechen mit Elisabeth und ihrem Mann –einem Belgier-, dass wir eigentlich etwas am Meer gesucht hätten. Sie haben Verständnis für uns und empfehlen uns eine schöne Lodge direkt am Meer. Wir geben gerne ein dickes Trinkgeld und der Fahrer bringt uns zum nächsten Ziel. Nach 20 Minuten Fahrt biegen wir plötzlich von der Straße ab und stehen in einer holprigen Gasse zwischen baufälligen Buden. Wo geht dieser Weg wohl hin ? So holpern wir noch 5 Minuten über den Weg vorbei an baufälligen Hütten oder durch Bananenplantagen.



(Mata Lodge)

Plötzlich stehen wir vor einer Einfahrt, wir sind da. Kaum zu glauben, eine wunderschöne Anlage, gepflegt mit Stil und vor allem dem Meer direkt vor den Füßen. Hier erwartet uns Rosi und Fritz die deutschen Besitzer der Lodge sowie Thomas der Koch bzw. Restaurantbesitzer. Wie sich später noch herausstellt haben Rosi und Fritz vor fast 2 Jahren die Zelte in Deutschland abgebrochen –Fritz war Entwicklungschef von Panasonic Deutschland- und hier die Lodge eröffnet. Thomas war Koch im Atlantik in Hamburg, ging dann ins Kempinski nach Sansibar und betreibt jetzt das Restaurant der Lodge.

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Bei einem Bierchen an der Bar sind wir wieder zufrieden mit uns. Während Rainer einer seiner Leidenschaften nachgeht –er besucht die Toilette- erkunden Rudi und ich die Lodge. Die Lodge ist Teil eines früheren Palasts des Emirs. Rosi und Fritz haben es wunderbar verstanden die alten zerfallenen Gebäude zu integrieren und einige zu restaurieren. So haben sie die Badelandschaft im ursprünglichen Stil wunderbar restauriert. Wir gehen dann runter in eine Bucht, dem Strand der Lodge. Wir gehen noch ein paar Schritte weiter zur nächsten Lodge die wir ausgemacht haben. Keine Gäste, hier wird noch gearbeitet. Der Vorteil dieser Lodge scheint der lange, ins Meer hinaus gehende Steg zu sein. So kann man auch bei Ebbe problemlos zu schwimmen gehen. Als wir so weiter den Strand entlang schlendern, treffen wir den joggenden Manager der Lodge. Es ist ein Italiener, der in 14 Tagen die Lodge eröffnen möchte. Es wird eine All-Inclusive-Lodge für hauptsächlich italienische Gäste. Wir wünschen ihm noch viel Erfolg und beneiden ihn nicht, denn für uns sieht das noch ganz schön viel Arbeit aus.

Zurück treffen wir wieder Rainer und da wir den ganzen Tag noch nichts gegessen haben, setzen wir uns gleich an den Tisch mit einem wundervollen Ausblick auf den indischen Ozean. Wir starten mit einer kleinen Vorspeise, Garlic Browns (für Rudi ohne Garlic) und Calamari für Rainer und mich. Für die Hauptspeise begeben wir uns in die Hände von Thomas, er soll uns etwas Gutes mit Fisch richten. Als die Teller serviert werden wissen wir, das war eine sehr gute Entscheidung. Thomas hat einen wunderbaren Kingfish gezaubert und bei einer Flasche super Cape-Wein klingt der Tag erfolgreich aus.



(Ein leckeres Abendessen)

### Freitag, 29.06.2007

Wunderbar ausgeschlafen höre ich das Meer rauschen. Heute haben wir den ersten Tag mit Urlaubsfeeling. Kein Zeitdruck, eine schöne Anlage und wunderbares Wetter. Vor dem Frühstück macht Rudi und ich noch einen kleinen Spaziergang durch die Lodge und wir schwimmen im herrlichen Pool. Das Frühstück genießen wir direkt über dem Indischen Ozean, so schön dann das Leben sein.

Wir entschließen uns heute doch etwas zu unternehmen. In der Lodge ist zufällig ein Agent, der uns eine Tour zu den Spice Farms und nach Stone Town empfiehlt. Die ganze Fahrt dauert auch nicht länger als 3 Stunden und wir können starten wann es uns recht ist. Eine halbe Stunde später sitzen wir im Bus und fahren zu einer Gewürzfarm. Dort werden wir von einem Führer erwartet und durch die weitläufige Farm geführt. Wir starten mit der Muskatnuss, nach seinen Ausführungen –oder Erfahrungen ?- das Viagra für die Frauen. Als

## Tagebuch Afrikaflug 2007

nächstes geht es zum Ginger, das entsprechende Mittel für die Männer. Rudi nickt bei beiden Ausführungen zustimmend, er muss es ja wissen !

Dann bekommen wir nach und nach die ganzen exotischen Gewürze in ihrer Ursprungsform gezeigt und erklärt. Jedes mal die gleiche Zeremonie. Er bringt uns eine Frucht oder Blatt, lässt uns riechen oder schmecken und dann sollen wir das Gewürz erraten. So bekommen wir einen schönen Überblick über die Gewürze: Nelken, Pfeffer, Vanille ... Zum Schluss lässt er noch einen Jungen eine Palme hochklettern, damit jeder eine frische Kokosnuss probieren kann. Toll wie der Junge den Baum hochklettert, 3 Nüsse abschneidet die krachend am Boden aufschlagen, am Stamm noch einige Kunststücke vollführt und dann wieder grinsend vor uns steht. Schnell ist die Nuss mit einer Machete aufgeschlagen und wir können den köstlichen (?) Fruchtsaft austrinken und das Fruchtfleisch probieren. Vor der Abfahrt haben wir zufällig noch Gelegenheit ein paar frische Gewürze zu kaufen.



(Sansibar Gewürzfarm)



(Das ist/wird Pfeffer)



(Sternfruch)



(Rudi mit einer original Sansibar-Brille)

Weiter geht die Fahrt nach Stone Town. Wir besichtigen zunächst den alten Sklaven-Markt. Sansibar war bis Mitte des 18. Jahrhunderts eine Hochburg für den Sklavenhandel. Zweimal die Woche war Sklavenmarkt und bis zum Markt wurden die gefangenen Sklaven in einer tiefen, abgedeckten Grube gehalten. Wir steigen durch ein enges Loch hinab zu den beiden Kammern. Fast unglaublich, auf vielleicht 30 m<sup>2</sup> wurden 75 Menschen eingepfercht, angekettet und bis zum Weiterverkauf „gelagert“. Wer diese Tortur überlebte war dann auch seinen Preis Wert. Noch einen kurzen Besuch in der später daneben gebauten Kirche und dann geht es weiter durch die engen Gassen von Stone Town.



(Bis Mitte des 18. Jahrhundert wurde hier mit Sklaven gehandelt)

Unser Fahrer hat eigentlich noch einen Abstecher im Markt geplant, den wir jedoch dankend ablehnen. So geht es mit einen kurzen Gebets-Stopp zurück zur Lodge. Meine beiden Rs (Rudi & Rainer) habe schon wieder Hunger und Thomas zaubert uns etwas kurzes, leichtes aus der Küche.

Dann genießen wir tollen Sand in der kleinen Bucht und gönnen uns ein Bad im angenehm warmen Wasser. Zwischendurch erledigen wir per Sat-Handy noch einige Anrufe und haben auch endlich die Überfluggenehmigung für Sambia. Rainer beschließt dann sich die Wampe massieren zu lassen und Rudi und ich besuchen noch den Nachbarstrand des Italieners. Wenn in 14 Tagen Eröffnung sein soll, muss hier aber noch einiges gemacht werden.



Nach diesem entspannten Tag haben wir heute auch mal richtig Muse den wunderschönen Sonnenuntergang bei einem Gin Tonic auf der Terrasse zu genießen. Zwischenzeitlich ist in einem großen Korb auch unsere Wäsche gekommen und wir machen uns nun ans Aufteilen.

Später treffen wir uns mit Rosi, Fritz und Thomas an der Bar und Thomas macht uns wieder ein hervorragendes Abendessen. Es hat halt schon Vorteile, wenn man im Atlantik in Hamburg als Koch gearbeitet hat.

Samstag, 30.06.2007



Heute ist mal wieder „Flugtag“. Nach einem guten Frühstück bringt uns das Taxi zum Flughafen. Am Flughafen werden wir wieder von dem hilfsbereiten Heer der Tip-Jäger empfangen. Wir lehnen freundlich aber bestimmt ab und machen uns selbst durch die Sicherheitskontrollen. Rainer geht gleich zum Flugzeug während Rudi und ich den Flugplan aufgeben. Auf dem Tower möchte der Mensch dann 250 \$ von uns haben. Auf die Frage: für was ?

kann er uns auch keine richtige Antwort geben und kramt in seinen Unterlagen. In den verschiedenen Listen und Zetteln können wir einen Blick auf unsere Permissions werfen. Die haben tatsächlich alles über uns vor Ort und wir sind froh, dass die Permissions auch alle stimmen. Zwischenzeitlich haben sich die 250 \$ auch auf erträgliche 110 \$ reduziert (30 \$ für jedes Leg in Tansania und 20 \$ für den An- und Abflug auf Sansibar). Damit können wir leben.

Wir haben mal wieder die Rushour erwischt. Vor uns dürfen die ganzen inländischen Maschinen starten und landen und man lässt uns 15 Minuten mit laufendem Motor warten. Dann sind wir endlich an der Reihe und machen noch auf dem Taxiway die Start-Checks.

Nach der Startfreigabe gehen wir gleich auf Kurs Dar-Es-Saalam. Wir überfliegen noch einmal die kleinen Inseln und Riffe vor Sansibar und sind nach 20 Minuten wieder über dem Festland. Direkt an der Küste beginnt bereits Dar-Es-Saalam. Die Stadt sowie die gesamte Gegend sieht aus der Luft sehr ordentlich aus. Am Strand stehen viele große Häuser mit weiten Gärten und auch zwischendurch mal einem Pool. Hier lebt mit Sicherheit die Oberschicht und hat es sich recht angenehm gemacht. Aber auch in der Stadt gibt es überwiegend Teerstraßen und die Häuser –keine Hütten- sind ordentlich angeordnet. Wir überfliegen den Flughafen der Hauptstadt in FL 095 und nehmen dann den Airway A607 in Richtung Lake Malawi. Die Bewölkung unter uns macht jetzt immer weiter zu und Dar-Es-Center gibt uns nun FL 105 für die nächsten 390 NM. Ab und zu kann man durch die Wolkenlücken einen Blick auf das Gelände unter uns werfen. Die Landschaft ist sehr hügelig und grün. Der Bewuchs besteht meist aus halbhoher Büsche. So verläuft der Flug die nächsten 2 ½ Stunden ziemlich unspektakulär. Über IMKAL der IFR-Grenze kommen wir nach Malawi. Hier reißt die Bewölkung auf und wir sind mitten über dem riesigen See. Unter uns haben die Wellen keine weißen Häubchen, es muss als ganz schöner Wind sein, aber in unserer Höhe bekommen wir davon nichts mit –weder durch eine Rücken- noch durch eine Gegenwindkomponente-. Da wir keinen direkten Kontakt mit Lilongwe aufnehmen können, meldet uns eine andere Maschine an. Wir bekommen aus dem einseitigen Funkverkehr mit, dass zu unserer ETA wieder 3-4 Maschinen im Anflug sind. Schon wieder Rushour ? Die Controller staffeln den Verkehr hier nach „Gefühl“ und lassen sich regelmäßig Entfernung und Höhe der anfliegenden Maschinen durchgeben. Unser Transponder wird zwar ab und zu

## Tagebuch Afrikaflug 2007

abgefragt, ob es sich jedoch um ein Bodenradar oder die Abfrage eines TICAS handelt ist uns nicht klar. Wir gehen tiefer und werden ganz schön durchgeschüttelt und dann haben wir die Runway in sight. Fahrwerk und Flaps und schon sind wir im Endanflug auf die 14. Dicht hinter uns landet die 2. Maschine eine Skyvan des hiesigen Operators und dann meldet sich auch schon eine 737 der Air Malawi. Das ist uns jedoch alles ziemlich egal denn wir stehen bereits auf unserer Parkposition, diesmal waren wir die ersten.

Direkt neben uns steht eine alte Piper Cherokee und ein junger Pilot begrüßt uns beim Aussteigen. Er kommt aus Österreich und ist hier zum Stundensammeln. Er bestellt für uns den Tankwagen und verschwindet dann mit seinen Gästen. Als wir unseren Flieger checken, fällt uns mal wieder die Ölspur auf die vom Gefühl her dicker geworden ist. Rudi entfernt die Cowling und macht keinen erfreulichen Eindruck. Die Schmierung der Unterdruckpumpe leckt. Zwar kein unbedingt großer Defekt aber wir sollten mal danach sehen. Die Emigration ist mal wieder schnell erledigt, das General Declaration Formular bekommt einen Stempel und wir sind in Malawi eingereist.

In der Flugplatzhalle ist wenig los. Die nächste Maschine geht erst in 5 Stunden und so warten wir auf unseren Fahrdienst. Es dauert etwas und dann steht Ruth vor uns. Mit einem leichten Schweizer Dialekt fragt sie: Hallo seit ihr die Piloten aus Deutschland? Ruth ist Willis Frau und da dieser eine Fahrradtour macht, holt sie uns vom Flugplatz ab. Ein Hotel haben sie nicht für uns besorgt, wir sollen einfach bei ihnen übernachten. Wir verpacken unsere Habseligkeiten im Toyota und fahren die 20 km nach Lilongwe. Ruth und Willi Ehret wohnen in einer speziell für ausländische Helfer gebauten Siedlung. Fast wie bei uns nur ist jedes Grundstück mit einer hohen Mauer umgeben und am Straßenrand blühen mannshohe Weihnachtssterne. Wir sind da, zweimal hupen und ein schwarzer öffnet das Tor. Rainer und ich schlafen im Gästehaus und Rudi bekommt ein Zimmer im Haupthaus. Wir treffen uns dann mit Ruth im Wintergarten zu Kaffee und Tee und tauschen unsere bisherigen Erfahrungen und Erlebnisse aus.

Ruth muss noch mal kurz weg und wir sollen einfach weiter Kaffee trinken oder uns ausruhen. Willi müsste auch gleich kommen. Plötzlich wird alles dunkel, Stromausfall in Lilongwe. Wir sitzen noch eine Zeitlang im Wintergarten und draußen wird es immer dunkler. Von Willi immer noch keine Spur und so gehen wir mal in unser Gästehaus. Dort finden wir die Notbeleuchtung und machen schon mal die Flugplanung für morgen. Rudi geht mal kurz zurück ins Haus und checkt ob Willi schon da ist. Der Schwarze im Garten meint der Chef sei da, aber wir finden keine Spur von Willi. Also zurück in unser Domizil und warten was passiert. Zwischenzeitlich geht der Strom in der Notbeleuchtung aus und wir stellen auf Kerzen um. Es dauert einige Zeit bis wir ein Auto im Hof hören. Ruth ist wieder zurück und meint dass Willi schon lange da sein müsste und tatsächlich da steht er in der Tür. Jetzt können wir auch Willi begrüßen und nach einem kurzen Gespräch fahren wir hungrig nach Lilongwe zum Essen. Bei „xx“ sind wir sehr gut aufgehoben. Wir bestellen Steaks –und zwar die großen- und können uns nett mit Ruth und Willi unterhalten. Tot müde und bab satt endet der Tag.

Sonntag, 01.07.2007



Um 07:30 Uhr treffen wir uns zum Frühstück. Willi kann uns leider nicht auf den Flugplatz bringen. Er muss um 08 Uhr und 10:30 Uhr den Gottesdienst leiten. So bleibt nicht mehr viel Zeit uns von ihm zu verabschieden und Ruth bringt uns zum Flugplatz. An der Straße stehen Jungs die

zwischen 2 Stecken etwas eingeklemmt haben. Ruth erklärt uns, dass es sich hier um gegrillte –ich würde eher sagen verbrannte- Feldmäuse handelt die so verkauft werden, ja Mahlzeit ! Wir verabschieden uns von Ruth und suchen jemanden der uns zum Flugzeug bringt. Ein Officer führt uns durch einige Gänge und wir sind auf dem Vorfeld. Ob wir sonst noch etwas machen müssen ? Nein.

Wir haben gestern beschlossen, dass wir uns vor dem Flug um den Ölverlust kümmern. Während Rudi und ich die Cowling abnehmen, macht sich Rainer auf den Weg zur Flugleitung. Der Fehler ist schnell lokalisiert. Ein Anschluss des Öl-Separators der Vakuumpumpe verliert leicht Öl. Wir entscheiden uns für eine Schnellreparatur und bringen am Schlauch eine 2. Schelle an und fertig. Wie so oft dauert es länger an die Stelle heranzukommen und so müssen zunächst erst Schläuche und Kabel entfernt und dann wieder richtig angeschlossen werden. Aber nach 30 Minuten ist die Sache erledigt. Rainer kommt auch gerade zurück und wir können einladen. Wir sitzen alle im Flieger und möchten schon anlassen als Rudi auf dem Flugplan das Kennzeichen checkt. Hattet ihr mal D-ECKT als Kennzeichen ? Ja, dass war unsere „alte“ Cessna 172. Rainer hat sich auf dem Flugplan mit dem Kennzeichen vertan. Bevor wir das Triebwerk anlassen, versuchen wir die Fehler über Funk zu beheben.

Um 06:11 UTC schiebe ich das Gas rein, rotare bei 80 MPH, dann Fahrwerk und Klappen eingefahren und wir fliegen Richtung Namibia. Über LABON verlassen wir den Luftraum von Malawi und fliegen nun in Sambia. Der Controller möchte wie gewohnt die Estemates wissen und kommt mit unserem Kennzeichen nicht klar. Wir erklären ein paar mal, dass es heute keine KT gibt und wir die HJ sind. Irgendwann möchte er dann die Permission-Number haben und dann gibt er sich mit HJ zufrieden. Sonst verläuft der Flug eigentlich unproblematisch. Unter uns ist es hügelig und überall sind verbrannte Stellen auszumachen oder es qualmt ein Buschfeuer. Wir überfliegen 2 große Wasser führende Flüsse, können jedoch nirgends Wege oder Hütten entdecken. Vor Lusaka nimmt dann die Bebauung zu und auch die Flächen werden intensiv landwirtschaftlich genutzt. Überall kann man die großen runden Flächen der Bewässerungssysteme erkennen. Wir fliegen direkt über den internationalen Flugplatz und nehmen kann Kurs Richtung Livingstone. Lusaka macht aus der Luft einen für afrikanische Verhältnisse guten Eindruck. Weiter geht es in FL 095. Die Thermik lässt die HJ heute ganz schön wackelt und der Autopilot kann diese Unterstützung in Geschwindigkeit umsetzen. Es ist zwar nicht die Welt aber so haben wir auch ohne Rückenwind eine Geschwindigkeit zwischen 140 und 150 Knoten.

So ca. 100 NM vor Livingstone verabschieden wir uns von dem freundlichen Controller und melden uns bei Livingstone. Trotz mehrmaligem Anfragen ob ein Überflug der Victoria-Fälle möglich ist, bekommen wir eine Abfuhr. Der Hund lässt sich nicht umstimmen, nur wenn wir

## Tagebuch Afrikaflug 2007

in Livingstone landen und dazu haben wir keine Lust. Also gut, wir haben die Fälle alle schon gesehen und entscheiden uns dann für den Shortcut nach Katima. Querab des Kasana VOR kommen wir zum Sambesi. Es ist immer wieder beeindruckend diesen gigantischen Fluss zu sehen. Es sieht so aus, als sei in diesem Jahr besonders viel Wasser im Fluss. Tiefblau schimmert das Wasser und neben dem Hauptfluss gibt es jede Menge kleinere Verzweigungen und dann natürlich die breite Uferzone mit knietiefem Wasser. Wir gehen tiefer um eine bessere Aussicht zu haben und dann sind wir auch schon fast in Katima. Der Tower ist besetzt, wir sind die Nr. 1 für die Runway 09. Nach der Landung rollen wir gleich zur Tankstelle und tanken die beiden Flächentanks voll und nehmen noch zusätzlich 90 Liter in unseren Zusatztank. Dann schnell zu Emigration um die Stempel zu bekommen. Heute gibt es keine Probleme, alle Stempel sind schnell auf den Papieren und wir sitzen 10 Minuten später auf einer Bank vor dem Flugplatz und warten auf das bestellte Shuttle zum Hotel.



(Ankunft in Katima –Namibia)

Wir werden vom Manager der Zambesi Lodge persönlich abgeholt und sind 20 Minuten später in der Lodge. Seit meinem letzten Besuch vor 4 Jahren wurde hier ziemlich wenig gemacht. Das Zimmer ist sauber und nach einem schnellen Bierchen an der Bar legen wir uns kurz aufs Ohr. Rechtzeitig vor Sonnenuntergang wache ich auf und gehe den sehr baufälligen, eigentlich gesperrten Steg zum Ponton hinunter. Es ist ein komisches Gefühl über die wackligen Bohlen zu laufen und auch das Gelände sieht nicht so aus als würde es Halt bieten. Komisch deshalb, da vor dem Steg ein großes Schild „Achtung Krokodille“ steht. Auf dem Ponton sind jedoch schon andere Menschen und der Steg wird schon halten. Der Sonnenuntergang ist einfach überwältigend. Die Sonne spiegelt sich golden im Wasser und alle sind sehr beeindruckt. Ruck zuck ist das Schauspiel vorbei. Als nächstes steht die Fütterung auf dem Plan, nicht nur mein Magen knurrt. Im Restaurant bestellen wir dann eine Spargelsuppe und ein kleines 400gr Wild-Steak. Ausgehungert putzen wir die Platte in Rekordzeit. Anschließend versuchen wir noch die genaue Uhrzeit zu klären. Haben wir 2 oder 3 Stunden Unterschied ist die Frage.



(Sonnenuntergang am Zambesi)

Montag, 02.07.2007



Als der Wecker um 06:30 Uhr klingelt ist es draußen noch stock dunkel und auch die Temperatur hat nichts mit Afrika zu tun, einfach nur sau kalt. Aber was soll's wir haben ausgemacht: Frühstück um 7 Uhr und Abfahrt um 07:30 Uhr. Schnell unter die warme

Dusche und dann Rainer unseren Langschläfer wecken. Der schaut auch noch ganz verschlafen aus der Wäsche, ergibt sich dann jedoch ohne zu murren seinem Schicksal. Während Rainer noch unter der Dusche steht, möchte ich schon mal an der Rezeption zahlen. Die schwarze Lady ist anscheinend überrascht so früh schon Gäste zu sehen und hat den Computer für die Abrechnung noch gar nicht eingeschaltet. Auf meine Frage wie spät es ist bekomme ich als Antwort: 06 Uhr Mister. So ein Mist, wir sind eine Stunde zu früh und dabei habe ich heute so gut geschlafen. Rainer schaut mich ganz komisch an als er aus der Dusche kommt und er mich mit den Klamotten (aber ohne Schuhe) im Bett sieht. Irgendwann kommt dann auch Rudi vorbei, murmelt etwas wie „Mist“ und verschwindet wieder in sein Zimmer.

Kurz vor 07 Uhr treffen wir uns dann in der Lobby. Es ist sau kalt und außer Rudi hat keiner von uns eine warme Jacke dabei. Gemeinsam geht es dann zum Frühstück wo wir von zwei schwarzen Perlen empfangen werden. How do you like your Eggs ? Wir verkneifen uns die „Standard“-Antwort und nehmen sunny side up. Toll so eine Tasse heißer Kaffee und auch das Buffet ist gut. Kurz nach 07:30 Uhr fahren wir mit dem Manager wieder die 20 km zurück zum Flugplatz und kommen zusammen mit dem Flugplatz-Chef an, super Timing. Rainer und Rudi zahlen die Landegebühren, umgerechnet 12 € sind ein sehr sozialer Preis. Rainer möchte noch wir sollen einen Flugplan nach Immenhof aufgeben, aber Rudi meint dass das nicht erforderlich ist. Also rein in den Flieger und los geht's. D-EKHJ cleared for Taxi. Aber so nicht, der Tower verlangt einen Flugplan und Rudi schlecht sich zum Tower. Mit 10 Minuten Verspätung rollen wir dann zu 27 und los geht's, 4 ½ Stunden sind für das letzte Stück zur Farm errechnet. Kaum in der Luft möchte der Tower unsere Permission haben. Nach ein paar Minuten erklärt er uns, die Nummer gibt es nicht in Namibia und wir sollen uns nach der Landung bei einem Mr. Yoggie melden. Sauber, was hat jetzt wieder nicht geklappt ? Der Wind meint es heute mal sehr gut mit uns. Das GPS zeigt 162 Knoten an und so wird der Flug wohl 1 Stunde kürzer ausfallen, uns soll es Recht sein. Wir überfliegen den Okavango und können die Stromschnellen bei Bagani bewundern. Die Sache mit der Permission möchten wir bis zur Landung geklärt haben. Dank Sat-Handy melde ich mich bei Herrn Chabhani und bitte ihn das Problem doch schnellstens zu lösen. Er versichert, dass wir eine Permission haben und wird sich mit dem Menschen in Windhoek in Verbindung setzen. So fliegen wir den Cabrivi-Zipfel nach Westen, überqueren den Okavango und kürzen dann etwas über Botswana ab.

Wir sind noch so 50 Minuten von der Farm entfernt, als ich uns bei Sabine anmelde. Zwischenzeitlich hat auch Herr Chabhani das Problem mit der fehlenden Permission geklärt, wir hatten einfach die falsche ID auf dem Flugplan eingetragen. Nur noch 30 NM, Rainer und

## Tagebuch Afrikaflug 2007

Rudi diskutieren wo den nun Friedhelms Landstrip ist. Da der Leopardenkopf und dann müsste doch dort oder doch mehr hier. Nur gut, dass wir das „unfehlbare“ GPS haben und es uns den Weg zeigt. Dann keinen Zweifel, da ist die Bahn. Zum Windcheck kurz tief über die Bahn und wir können das Empfangskomitee ausmachen. Schön, wenn man nach solch einem langen Flug von netten Menschen empfangen wird. Und der Empfang ist herzlich. Wir werden gedrückt, schütteln jede Menge Hände und sind froh angekommen zu sein. Dann gibt es leckeren Sekt und einen kleinen Snack.



(Begrüßung auf Immenhof)

Mittags möchten wir eigentlich etwas ausruhen, aber Rudi lässt nicht locker: erst werden die Tanks ausgebaut. Also machen wir uns nach Kaffee und Kuchen auf den Weg zum Flugplatz und beginnen die gesamten Ferry-Einbauten wieder auszubauen, die bereits von Friedhelm und Charissa mitgebrachten Sitze einzubauen und spülen den gröbsten Dreck vom Flieger.

Das war's, wieder ist ein tolles Abenteuer vorbei.

## Tagebuch Afrikaflug 2007



(Die HJ mit ihren Captains am Ziel)

# Fluginformationen Afrikaflug 2007

## Inhalt

1	Permissions.....	2
2	Zu den Zielorten.....	2
2.1	Kroatien.....	2
2.1.1	Split.....	2
2.2	Griechenland.....	3
2.2.1	Iraklion.....	3
2.3	Ägypten.....	3
2.3.1	Luxor.....	3
2.4	Sudan.....	4
2.5	Kenia.....	4
2.5.1	Lokichoggio.....	4
2.6	Tansania.....	4
2.6.1	Kilimanjaro.....	4
2.6.2	Zanzibar.....	5
2.7	Malawi.....	5
2.7.1	Lilongwe.....	5
2.8	Sambia.....	6
2.9	Namibia.....	6
2.9.1	Katima Mulino.....	6
3	Wichtige Adressen.....	6
3.1	AN-Aviation Luxor.....	6
3.2	Air Turbine Service Loki.....	6
3.3	CAA Kenia (Permissions).....	6
3.4	CAA Namibia (Permissions).....	6
3.5	Willi Ehret Lilongwe (Malawi).....	6
3.6	Hatari Lodge (Tansania).....	7
3.7	Petra Allemendinger (Kenia).....	7
3.8	Immenhof (Namibia).....	7
4	Internet.....	7
5	Streckenübersicht.....	7
5.1	Speyer – Split (EDRY – LDSP).....	7
5.2	Split - Iraklion (LDSP - LGIR).....	7
5.3	Iraklion - Luxor (LGIR -HELX).....	7
5.4	Luxor – Lokichoggio (HELX - HKLK).....	8
5.5	Lokichoggio - Kilimanjaro (HKLK - HTKI).....	8
5.6	Kilimanjaro - Zanzibar - Luxor (HTKI - HTZA).....	8
5.7	Zanzibar – Lilongwe (HTZA - FWLI).....	8
5.8	Lilongwe - Katima (FWLI -KM).....	8
5.9	Katima - Immenhof (KM - IM).....	8

# 1 Permissions

Die Permissions wurde über ifsv in Stuttgart beantragt. Wichtig für die nächste Aktion: alle Permissions müssen vor dem Abflug vorliegen !

Für den Antrag sollten auch gleich alle Papiere zum Flugzeug mitgeschickt werden:

- Certificate of Airworthiness (Lufttüchtigkeitszeugnis)
- Certificate of Registration (Eintragungsschein)
- Certificate of Insurance (Versicherungsnachweis)
- Bestätigung des Halters
- Pilot Licence
- Passport
- Geplantes Routing (Flugplätze sind ausreichend)

Land	ID	Gültigkeit
Griechenland	Nicht erforderlich	
Kroatien	Nicht erforderlich	
Albanien	Nicht erforderlich Wenn Flugplan akzeptiert wird, ist auch die Überflug- genehmigung ok	
Malawi	544/07	
Sambia	BF/735/07	
Ägypten	CAA 2470	
Sudan	CA.7.AT.AG 14-1425	
Kenia	KCAA-ASL-11-0963	
Tansania	TCAA/5055/773/21.June	
Namibia	KCAA-ASL-11-0963	

## 2 Zu den Zielorten

### 2.1 Kroatien

#### 2.1.1 Split

##### Flugzeug

Sehr freundliche Abfertigung auf dem Flugplatz.

AVGAS: kommt aus dem Tankwagen. Zahlen nur mit Credit-Card.	1,- €
Kosten: Handling Fee	35,- €
Parking (je Nacht)	8,- €
Pax (je Passagier)	12,- €

##### Unterkunft

Hotel/Restaurant „Trogirski Dvori“

Ca. 5 Minuten vom Flugplatz, der Chef holt einem vom Flugplatz ab. Saubere Zimmer ohne großen Komfort. Restaurant ist gut.

Tel.: +385- 21 885444

Mail: [info@hotel-trogirskidvori.com](mailto:info@hotel-trogirskidvori.com)

Preise: ca. 50,- €

## Sonstiges

Sehr netter Ort mit schönen Kneipen. Zu Fuß ca. 15 Minuten vom Hotel.

## **2.2 Griechenland**

Die Landegebühren liegen bei 3,- € Auf machen Flugplätzen wird jedoch auf einen Handling-Agent bestanden (steht im Flugplatzverzeichnis !)

### **2.2.1 Iraklion**

Zwischenlandungen erfordern keine Genehmigung. Möchte man über Nacht bleiben, muss das 48 Stunden vorher beantragt werden. Grund sei der nicht zur Verfügung stehende Platz !

#### Flugzeug

Unfreundliche Abfertigung !

AVGAS: kommt aus dem Tankwagen. Bezahlung nur <b>Cash</b> !	2,30 €
Kosten: Flugplatz	3,- €
Handling-Agent	84,- €

#### Übernachtung

Hotel mitten in der Stadt, kein großer Komfort aber fairer Preis.

Hotel IRINI, Idomeneos 4, Iraklion

Tel.: +??-2810 229703

Fax: +??-2810 226407

Mail: [reserve@irini-hotel.com](mailto:reserve@irini-hotel.com)

[www.irini-hotel.com](http://www.irini-hotel.com)

Preise: Doppelzimmer 65,- €

Taxi Flugplatz – Stadt (ca. 25 Minuten) 10,- €

## **2.3 Ägypten**

### **2.3.1 Luxor**

#### Flugzeug

Für Luxor wird auf jeden Fall ein Handling Agent gebraucht (siehe Adresse AN Aviation) !

AVGAS: kommt aus einem Tankwagen. BP-Card wird akzeptiert.	
Kosten: Ramp Equipment	140,- \$
Landing Fees	35,- \$
Parking (je Tag)	40,- \$
Feuerwehr	15,- \$
Security (je Pilot)	10,- \$
Visa-Gebühr (je Pilot)	15,- \$

#### Übernachtung

Hotel Mercure (liegt direkt am Nil neben dem Museum). Handling Agent vereinbart einen Spezcal-Preis. Hotel ist ok mit schönem Pool. Essen geht, aber keine Halbpension buchen.

Tel.: +20-95 2380944

Fax: +20-95-2374912

Mail: H1800@accor.com

Preise:	Doppelzimmer	75,- \$
	Einzelzimmer	55,- \$
	Zuschlag Abendessen (je Person)	12,- \$

### Sonstiges

Direkt neben dem Hotel (rechts) am Nil ein gutes Restaurant mit vernünftigen Preisen.

Karnak-Tempel. Jeden Abend gibt es eine Show (nach deutschsprachiger fragen) 30,- \$

## **2.4 Sudan**

### **2.5 Kenia**

Für Flüge ist ein Flugplan erforderlich. Einflug ohne Permission ist nicht zu empfehlen. Auf den Flugplätzen liegen die Genehmigungen vor.

#### **2.5.1 Lokichoggio**

##### Flugzeug

Lokichoggio ist ein UN-Hilfsflugplatz. Anflüge nur nach sicht möglich. Der Platz schließt relativ früh (besser vorher anrufen und abklären +254-54 32292)

AVGAS:	ist nicht verfügbar und muss zuvor organisiert werden. Wenn dann nur als Fass (200 Liter). Organisiert über Turbine Service (siehe Adressliste) oder über Petra Allemendinger bzw. Jim. Preis je Fass	550,- \$
Kosten:	Handling inkl. Taxi ins Camp (Turbine Service)	85,- \$
	Parken	26,- \$
	?	27,- \$

##### Unterkunft

Camp Trackmark

Tel.: +254 54 32245

Mail: [info@loxicamp.co.ke](mailto:info@loxicamp.co.ke)

Preise: Doppelzimmer (Zelt) 90,- \$

##### Sonstiges

## **2.6 Tansania**

Für Flüge ist ein Flugplan erforderlich. Besser vorher Permissions einholen (in Zanzibar hatten sie alle Unterlagen von uns vorliegen !)

Je Leg werden 30,- \$ Flugsicherheitsgebühren verlangt. Immer Belege geben lassen um sie bei Problemen vorlegen zu können.

Tansania verlangt eine Visa-Gebühr von 50,- \$ je Gast. Für die Crew fallen keine Gebühren an (das General Declaration Formular reicht !).

### **2.6.1 Kilimanjaro**

##### Flugzeug

Die Abwicklung auf dem Flugplatz ist super. Es gibt keinen übertriebenen Bürokratismus.

AVGAS: kommt aus dem Tankwagen. BP-Card wird akzeptiert

Kosten: Handling / Abstellen (je Nacht) 10,- \$

Unterkunft  
Hatari Lodge

Hemingway-Camp  
Sehr urtümlich und dafür zu teuer. Rainers Traum !

Sonstiges

## 2.6.2 Zanzibar

Flugzeug

Achtung arabischer Einschlag (jeder will für jeden Handschlag Kohle). Beim Abflug wollten sie zunächst 250,- \$. Nach der Frage für was, hat sich der Betrag dann deutlich reduziert (siehe Flugsicherungs- und Anfluggebühren).

Kosten: Abstellen / Handling	100,- \$
Anfluggebühren	20,- \$
Flugsicherungsgebühren (je Leg)	30,- \$

Unterkunft

Hakuna Matata Beach Lodge liegt direkt am indischen Ozean (auf der Westseite). Die Lodge wird von einem deutschen Paar betrieben (Fritz und Rose Geuen). Fritz war Entwicklungschef von Panasonic Europa. Beide haben vor ca. 2 Jahren die Lodge eröffnet. Die Anlage liegt mitten in einem alten Pascha-Palast.

Tel.: +255-777 454892

Mail: [info@zanzibar-resort.com](mailto:info@zanzibar-resort.com)  
[www.hakuna-matata-beach-lodge.com](http://www.hakuna-matata-beach-lodge.com)

Sonstiges

Stone Town gilt als Tourismus-Ziel. Heruntergekommene Stadt mit engen Gassen, alles etwas baufällig. Großer Markt.

Transport vom Flugplatz zum Hotel ca. 20,- \$. Unbedingt vorher ausmachen oder über Hotel organisieren !

## 2.7 Malawi

In Malawi wird eine Passagiergebühr in Höhe von 30,- \$ je Passagier erhoben (fällt nicht für Crew an).

### 2.7.1 Lilongwe

Flugzeug

Einreise und Abwicklung ist problemlos. Das General Declaration Formular ist ausreichend.

AVGAS: kommt im Tankwagen. BP-Card wird akzeptiert	
Kosten: Landing & Parking	8,- \$
Navigation	60,- \$
Sonstiges	15,- \$

Unterkunft

Es gibt in der Stadt einige gute Hotels (übers Internet abfragen)

## Sonstiges

Gutes Steak-Haus im Stadtzentrum.

### **2.8 Sambia**

Für den Überflug ist eine Permission unbedingt erforderlich.

### **2.9 Namibia**

#### **2.9.1 Katima Mulino**

## **3 Wichtige Adressen**

### **3.1 AN-Aviation Luxor**

**An Aviation Service** Handling Agent in Luxor

Tel.: +2095-238 1591 oder 238-7561

Fax: +2095-2373000

Mail: [lxraaxh@sita.gmsmail.com](mailto:lxraaxh@sita.gmsmail.com)

Partner: H. Anwer

Kosten: 80,- \$

### **3.2 Air Turbine Service Loki**

**Air Turbine Service** Handling Agent in Lokichoggio

Tel.: +254-54 32033

Cell: +254-734 664443

Mail: [ambrosimiyu@fastmail.fm](mailto:ambrosimiyu@fastmail.fm)

Partner: Ambrose Simiyu

### **3.3 CAA Kenia (Permissions)**

Achtung: An Wochenenden (ab Freitag) ist es schwierig eine Bestätigung zu bekommen.

Tel.: +254-2082 7470

Cell: +254-721 384991

Partner: Captain Evens

### **3.4 CAA Namibia (Permissions)**

Achtung: An Wochenenden (ab Freitag) ist es schwierig eine Bestätigung zu bekommen.

Tel.: +???-61 702217

Cell: +???-81 1241423

Partner: Mr. Yoggie (?)

### **3.5 Willi Ehret Lilongwe (Malawi)**

Tel.: +265-17-94973

Cell: +265-83-69870

Partner: Willi & Ruth Ehret

Mail: [ehret.family@web.de](mailto:ehret.family@web.de)

[Idaf.ehret@malawi.net](mailto:Idaf.ehret@malawi.net)

### **3.6 Hatari Lodge (Tansania)**

Tel.: +255-27 2553456  
Partner: Petra Geiss  
Mail: [petra@theafricanembassy.com](mailto:petra@theafricanembassy.com)  
[marlies@theafricanembassy.com](mailto:marlies@theafricanembassy.com)  
[www.hatarilodge.com](http://www.hatarilodge.com)

### **3.7 Petra Allemendinger (Kenia)**

Tel.: +254-733 734619  
Cell: +254-721 656699  
Partner: Petra Allemendingen & Jim Gounders  
Mail: [petra@africaonline.co.ke](mailto:petra@africaonline.co.ke)  
[www.farmurlaub-afrika.de](http://www.farmurlaub-afrika.de)

### **3.8 Immenhof (Namibia)**

Tel.: +264-67290177  
Cell: +264-81 1295858 (Ria)  
+264-81 2502336 (Charissa)  
Partner:  
Mail: [info@immenhof.com.na](mailto:info@immenhof.com.na)

## **4 Internet**

Wetter: [www.wxsupport.com](http://www.wxsupport.com)

## **5 Streckenübersicht**

### **5.1 Speyer – Split (EDRY – LDSP)**

Datum: 20.06.2007  
Startzeit: 08:07  
Landezeit: 12:15  
Flugzeit: 04:08  
Verbrauch: 205 Liter  
Strecke:  
Pilot: Rainer

### **5.2 Split - Iraklion (LDSP - LGIR)**

Datum: 21.06.2007  
Startzeit: 06:37  
Landezeit: 11:56  
Flugzeit: 05:19  
Verbrauch: 266 Liter  
Strecke:  
Pilot: Volker

### **5.3 Iraklion - Luxor (LGIR -HELX)**

Datum: 22.06.2007  
Startzeit: 06:59  
Landezeit: 12:23

Flugzeit: 05:24  
Verbrauch: 280 Liter  
Strecke:  
Pilot: Rainer

#### **5.4 Luxor – Lokichoggio (HELX - HKLK)**

Datum: 25.06.2007  
Startzeit: 03:40  
Landezeit: 13:33  
Flugzeit: 10:42  
Verbrauch: Liter  
Strecke:  
Pilot: Volker

#### **5.5 Lokichoggio - Kilimanjaro (HKLK - HTKI)**

Datum: 26.06.2007  
Startzeit: 06:56  
Landezeit: 11:45  
Flugzeit: 04:49  
Verbrauch: 276 Liter  
Strecke:  
Pilot: Rainer

#### **5.6 Kilimanjaro - Zanzibar - Luxor (HTKI - HTZA)**

Datum: 28.06.2007  
Startzeit: 11:06  
Landezeit: 12::48  
Flugzeit: 01:42  
Verbrauch: Liter  
Strecke:  
Pilot: Volker

#### **5.7 Zanzibar – Lilongwe (HTZA - FWLI)**

Datum: 30.06.2007  
Startzeit: 06:37  
Landezeit: 11:05  
Flugzeit: 04:28  
Verbrauch: Liter  
Strecke:  
Pilot: Rainer

#### **5.8 Lilongwe - Katima (FWLI -KM)**

Datum: 01.07.2007  
Startzeit: 08:10  
Landezeit: 12:45  
Flugzeit: 04:35  
Verbrauch: 239 Liter  
Strecke:  
Pilot: Volker

#### **5.9 Katima - Immenhof (KM - IM)**

Datum: 02.07.2007  
Startzeit: 06:40  
Landezeit: 10:05  
Flugzeit: 03:35

Verbrauch: Liter  
Strecke:  
Pilot: Rainer