

SENEGAL – AUF DEN SPUREN DER POSTFLIEGER



Mit den LSV Rietberg e.V. nach Dakar.

Ein Reisebericht von Dirk Linn © 2004, 2019 (rev.)

Warum französisch?

Es war einer der dunklen und kalten Samstage im Januar des Jahres 2004, wo man am liebsten die Decke über den Kopf zieht und nicht aufstehen möchte. Doch das Telefon riss mich schon frühzeitig aus den Gedanken an wärmere Tage. Der durchdringende und nicht endend wollende Klingelton überredete mich schließlich doch, im eiskalten Büro zwei Räume weiter herauszufinden, wer es wohl wagen wollte, mich so früh zu stören!

Am anderen Ende begrüßte mich ein gut gelaunter Dietmar Gieffers, der damalige Geschäftsführer des Luftsportvereins Rietberg (der leider 2014 zu früh von uns ging), um mich zu fragen, ob ich nicht etwas französisch spräche und vielleicht Lust hätte, meine Kenntnisse aufzufrischen. Was für eine alberne Frage dachte ich mir, aber als er dann irgendwas über Afrika, Senegal und Fliegen erzählte wurde ich schlagartig wach.

Bereits Ende Februar des gleichen Jahres wollte eine Crew des LSV Rietberg mit drei oder vier Clubflugzeugen von Paderborn-Lippstadt über die Westküste Afrikas in den Senegal fliegen und 14 Tage später wieder zurück sein. Von der Idee überwältigt, sagte ich sofort zu. Ich musste mit!

Die Vorbereitung

In den nächsten Tagen und Wochen formierte sich die gesamten Crews. Mit insgesamt 11 Piloten, drei PA-28 und einer C172, wollten wir die knapp 11.000 Kilometer wagen. Die Reisevorbereitungen waren sehr umfangreich. Neben Überflugsrechte für die afrikanischen Länder, Sichtung von Kartenmaterial (damals gab es noch keine iPads!), Planung von Tankstopps und Übernachtungen, mussten Termine für Briefing und Impfungen koordiniert werden. Dietmar und Elsbeth Beßmann hatten in den folgenden Wochen alle Hände voll zu tun. Zusammen mit der AIS Advanced in Frankfurt wurden Routeninformationen und die Verfügbarkeit von AVGAS abgestimmt. Die Betreuung lief hervorragend. Herrn Hofmann und seinem Team aus Frankfurt nochmals einen herzlichen Dank! Für alle wichtigen Stationen und Ausweichflugplätze wurden die Landerechte und die Verfügbarkeit des Treibstoffs schon bald bestätigt. Auch erhielten wir aus Frankfurt eine aktuelle Liste von Pflichtmeldepunkten mit GPS-Koordinaten. Diese sollte sich später als außerordentlich nützlich herausstellen, da diese Punkte bei Überflügen geschätzt und gemeldet werden mussten. Jeder Crew wurde von Elsbeth eine komplette Liste der Anflugskarten aller Flugplätze an der westafrikanischen Küste kopiert.

Zur Navigation selbst entschied sich unsere Crew für die OMC-Karten im Maßstab 1:1.000.000, andere nutzten die TPC-Chart im Maßstab 1:500.000. Unser GNS 430 wurde mit der neuesten Datenbank ausgestattet. Damals war das Gerät ein Meilenstein und ohne diese Hilfe wäre der Flug noch schwieriger geworden. Da Werner Höing, einer unserer Mitflieger in der Crew der D-EYPA, auch (Flieger-) Arzt ist, wurden von die Impfungen im Rahmen der Vorbereitungen vorgenommen, z.B. Tetanus, Diphtherie und Typhus. Für die vorgeschriebene Gelbfieberimpfung muss ein zusätzlicher Termin bei einer zugelassenen Stelle vereinbart werden. Ohne diese Impfung sollte und durfte man den Senegal nicht aufsuchen.

Der Abflugtag

Die Tage zum Abflug verstrichen und am 19. Februar 2004 war schließlich so weit. Ich konnte mir nicht vorstellen bei bedecktem Himmel und teilweise Schneefall jetzt in die Wüste aufzubrechen. Unser erster Flug sollte uns nach Lyon Bron (LFLY) führen, einem Platz, den wir bei späteren Ausflügen noch oft besuchten.

Der Flugplan war aber aufgegeben und angenommen. Gepäck an Bord, Zusatzkanister und Schwimmwesten verstaut, starten wir um 11 Uhr den Motor. Durch die Kälte und lange Standzeit geschwächt, war die Batterie der D-ELYC nicht in der Lage ihren Dienst zu tun. Gut, dass unser Flugzeugwart Günter Ruskowski (leider auch 2018 verstorben und ein Grundpfeiler des Vereins) am Platz war, der uns gleich mit einer Starthilfe versorgte. Direkt nach dem Start in Paderborn konnten wir durch ein blaues Loch über die Wolkendecke steigen und in FL85 bei strahlend blauem Himmel die Reise beginnen. Die drei anderen Maschinen würden erst am Nachmittag starten und in Lyon zu uns stoßen.



Abbildung 1 - Die Crew der D-ETIV: Eckard Roos, Dirk Linn (hinten), Peter Fahlefeld fliegt

Mit Kontakt zu Langen Information flog Peter Fahlefeld die Strecke über die VORs ARP und KIR zu GTQ, südlich von Saarbrücken. Hier nahmen wir mir Reims Information Kontakt auf. Der „Co“ auf dieser Strecke war Eckard Roos, der mit perfektem Französisch uns auf der gesamten Reise eine riesige Hilfe war. Die Westküste von Afrika ohne französische Sprache ist sehr schwer zu meistern. Mit Eckard haben meine Frau Anne und ich später noch sehr viele Reisen unternommen, von denen ich sicher auch noch erzählen werde. Auch er ist leider viel zu früh von uns gegangen. Wenn ich das hier 15 Jahre später nochmals in Erinnerung rufe, wird mir ganz warm ums Herz und ich merke, wie ich mit dem Schreiben langsamer werde und jetzt inne halte und ich keine Taste mehr berühre. Ich habe auf unseren Reisen so viele tollen Menschen kennen gelernt. Nichts davon möchte ich vermissen

Nach dem Passieren von Epinal und Dole landeten wir nach dreieinhalb Stunden glücklich in Lyon. Während wir in der Nähe des Flugplatzes Mittag aßen, kamen die restlichen drei

Flugzeuge problemlos an. Birgit Haase, einzige ATPL-Pilotin (und heute Fluglehrerin bei Michael Groß, FMG) hatte mit der Cessna SE-KRM die härteste Tour vor sich.

Ohne funktionierendes GPS und, ohne Autopilot, sollte sie mir ihren damals 21 Jahren die ganze Strecke alleine fliegen. Siegfried Hövelkröger, ihr Co-Pilot und Besitzer der Cessna, hatte aber eine sehr gute technische Ausstattung dabei und unterstützte bei der Navigation. Alle anderen Crews konnten unter einander wechseln und sich dadurch fliegen, funken und Navigation im Cockpit aufteilen.

Die Jugendherberge in Lyon

Ein Taxi fuhr uns in der ersten Nacht in die Jugendherberge in die Altstadt von Lyon. Mit Schlafsäcken ausgerüstet, bezogen wir unsere Zimmer. Herrlich gelegen, an einem Berg mit Sicht über die Stadt, erahnten wir, wie schön es wohl hier im Sommer sein muss. Nach nur ca. 10 Minuten Fußweg waren denn mitten in der Altstadt, die diesen Namen wirklich verdient. In einem gemütlichen Restaurant feierten wir die Flucht vor dem Winter. Die Cafés und Kneipen liegen so wunderschön, dass ich mir vornahm, im Sommer ein Wochenende hier zu verbringen (was wir später auch mehrfach taten!)

Der nächste Morgen erwartete uns mit Sonnenschein und strahlend blauem Himmel. Der Flugplan wurde telefonisch am Briefing-Telefon (da war nix iPad mit Foreflight oder SkyDemon!) aufgegeben und wir stiegen über eine dünne Wolkenschicht, die sich auf ca. 3.500 Fuß im Süden des Rhone-Tals gestaut hatte. Die Gipfel der Alpen waren im Osten gut zu erkennen. Die Route führte uns heute über Montelimar-VOR an Perpignan vorbei „coastline“ nach Reus (LFRS) zum Tanken.

Bereits vor Barcelona frischte der Wind deutlich auf und die Wolkenuntergrenze sank ab. Da wir immer über dem Wasser flogen und genügend Abstand zur Küste hatten, war auch mit einer Wolkenuntergrenze von 1.500 Fuß genügend Sicherheit vorhanden. Lediglich bei dem Einflug in den VFR-Korridor nördlich von Barcelona mussten wir auf die in Berge sehr achten. Mit programmierten Waypoints im GNS 430 und eingehaltener Sicherheitsmindesthöhe traten wir bei MATARO in den Korridor ein mit ständigem Kontakt zu Barcelona Approach. Unser Midfield-Crossing von Sabadell war nach dem Kontakt von Sabadell Tower auf 120.8 MHz kein Problem – „no traffic reported“. Bei starkem Gegenwind und bedecktem Himmel landeten wir zum Tanken in Reus.

Die Aufgabe der Flugpläne musste über einen Computer mit schon damals antiquierter Software erfolgen, die mich fast zum Verzweifeln brachte. Nach dem zweiten Flugplan

hatte ich das Prinzip dann aber verstanden. Da das Tanken sehr lange dauerte und unser Tagesziel Malaga International (LEMG) nur 4.000 Meter Sicht meldete (vorgeschrieben sind mindestens 6.000 Meter), entschlossen wir uns Almeria (LEAM) anzufliegen, da der Flugplan nach Malaga damit auch nicht angenommen wurde. Bei der Landung erkannten wir eine Front im Westen, die den Einflug nach Malaga verhindert hatte. Die Entscheidung für Almeria war somit absolut richtig. Direkt nach der Landung wurde getankt und über die Touristeninformation problemlos ein Hotel besorgt. Heute geht das alles mit Apps so ändern sich die Zeiten!

Der Sprung nach Afrika



Abbildung 2 - Gibraltar mit dem Affenfelsen. Jetzt verlassen wir langsam Europa ...

Am nächsten Tag war es so weit. Der Sprung nach Afrika stand an. Die Flugpläne wurden von Almeria nach Casablanca (GMMX) aktiviert. Vorbei an Malaga und dem Affenfelsen von Gibraltar mussten wir über BARPA-Point Tanger-VOR (TNG) anfliegen. Alle Intersections waren im GNS 430 eingegeben und die Funktion des Flugplanes aktiviert. Ich muss schon sagen, dass gerade hier das Gerät und wirklich sehr gut unterstützte. Vorher hatte ich mich akribisch in alle Funktionen eingearbeitet, besonders in die Programmierung von Waypoints, Optimierung der Menüs und Erstellung von Flugplänen. Zusammen mit unserem 3-Achs-Autopiloten sollte in das kein Problem darstellen und wir konnten uns entspannen.

Kurz vor BARPA versagte plötzlich das GNS 430 den Dienst und meldete einen „Reboot in 30 Sekunden“. Es gab keine Möglichkeit diesen Prozess aufzuhalten und nach Neustart meldete das System eine korrupte Datenbank – keine Navigation mehr möglich! Das zweite GNS hatte jedoch keine aktuelle Datenbank für Afrika. Das gerade jetzt, wo wir in den VFR-Korridor von Rabat einfliegen mussten und die Karten hier wirklich schlecht waren. Auch gab es keine Papierkarten der Waypoints, die ich ja alle im GNS hatte. Ich tippte auf einen Lesefehler der Datenbank, entfernte die Karte und steckte sie in das Gerät. Nach erneutem Start fuhr das GNS korrekt hoch. Auch der abgespeicherte

Flugplan war sofort wieder verfügbar. Uff! Uns allen fiel ein Stein vom Herzen, denn mit den vielen „estimates“ zu den nächsten Wegpunkten, die in Afrika ständig abgefragt werden, würden wir pausenlos mit der Karte und Lineal rechnen müssen. Dies blieb uns nun erspart.



Abbildung 3 - Navigation mit Papierkarten und GNS 430

Bei gutem Wetter, aber Gegenwind, erreichten wir die Küste von Afrika. Tanger schickte uns über das VOR nördlich des Platzes die Küste entlang zu unserem ersten Wegpunkt IBDIR. Von jetzt an mussten wir alle Überflugszeiten im Korridor angeben. Im Gegensatz zum Flugplan schickte uns Casablanca nicht über ULTEK, sondern über TIFLET zu BAKRA-Point. Da wir vorher alle Koordinaten verfügbar hatten, konnte dies mit einem Handgriff geändert werden. Sofort zeigte uns das GPS das neue estimate für TIFLET, das weiter östlich lag. Über CAE-VOR flogen wir Casablanca Anfa an, wo damals schon Boogey der Ingrid tief in die Augen sah. Wer kennt nicht den Satz „ich schau Dir in die Augen, Kleines“? Dieser Platz gibt es leider heute nicht mehr. Nur wenn man in Google auf alte Satellitenbilder dieser Zeit umschaltet, kann man diesen noch erkennen.



Abbildung 4 - Der Flugplatz Casablanca Anfa. Erste Station in Afrika!

CASA Control übergab an Anfa Tower, wo wir mit einer netten Damenstimme und gutem Englisch begrüßt wurden. Östlich des Platzes ist eine Militäranlage, in die nicht überfliegen werden darf und so kamen wir direkt über das VOR in den rechten Gegenanflug und drehten im Norden zum „Endteil“ ein.



Der starke Gegenwind hatte uns sehr viel Zeit abgenommen und die etwas langsamere Cessna musste perfekt geleant werden. Nach dem Einsammeln der Reisepässe und Erledigung der Einreiseformalitäten ging die Wartezeit los. Es schien sich keiner der Zöllner um die Bearbeitung zu kümmern. Erst als etwas Geld geboten wurde, schien sich Interesse zu zeigen. Leider war das gebotene Geld von 10 Euro zu wenig. 20 Euro wären angebracht, so die Zöllner, da durch mehrere Köpfe geteilt werden muss. Schließlich zahlten wir das Geld und die Formalitäten beschleunigten sich deutlich. Mittlerweile war es stockdunkle Nacht. An eine Besichtigung von Casablanca war nicht mehr zu denken. Müde Gesichter checkten im Hotel ein.

Die Wüste erobert den Horizont



Abbildung 5 - Abflug von Casablanca nach Agadir

Der nächste Morgen begrüßte uns mit einem strahlend blauem Himmel und wenigen mittelhohen Wolken. Einzig der Wind war noch deutlich zu spüren. Als nächstes Etappenziel war Agadir geplant. Da jedoch heute der König von Marokko in Agadir erwartet wurde, mussten einige Auflagen erfüllt werden. Der Überflug der Stadt war strengstens verboten und nördlich der Stadt wurden wir ostwärts zum weiter südlich gelegenen Flugplatz Al-Massira mit der Kennung GMAD geführt. Der am Stadtrand gelegene Flugplatz war für den König reserviert und für uns gesperrt. Eine riesige Landebahn stellte uns vor keinerlei Probleme die Vögel an den Boden zu bringen. AVGAS kostete damals in Marokko ungefähr so viel wie in Deutschland und es hatte bisher alles sehr gut mit der Verfügbarkeit geklappt.



Abbildung 6 - Die beiden Wüsten: Land und Wasser. Kein Leben erkennbar von hier oben.

Nach dem Start in Agadir folgten wir der Küste nach Laayoune, einem Wüstennest mit Flugplatz. Auf dem Weg dahin entwickelte sich langsam aus dem Grün der Nordküste

Afrikas die karge Wüste, die bis zum Horizont reichte. Steile Klippen ließen die Sandmassen in die Wasserwüste übergehen. Eine Küstenstraße nach Süden zeigte das einzige Leben weit und breit. Da es einige Tage zuvor geregnet hatte, hingen einige wenige Wolkenfetzen unter uns und manche Wasserlöcher waren gefüllt. Vorbei ging es am Cab Juby, nördlich dem heutigen Tarfaya, wo die Fliegerlegende Antoine de Saint-Exupéry 1928 Flugplatzdirektor der hiesigen Latécoère-Basis wurde. Durch die Eindrücke der Öde und der endlosen Wüste entstanden die bekannten Werke „Wind, Sand und Sterne“, „der kleine Prinz“ und „Die Stadt der Wüste“. Die tollkühnen Postflieger nutzten die Basis für die Flüge von Toulouse nach Südamerika. Heute ist der Platz geschlossen und dient für viele als Sprungbrett (Waypoint) zu den Kanaren, die von hier in knapp einer Stunde mit unserer Maschine zu erreichen wäre. Schon mehrere Touren hatten die Rietberger über Cap Juby dorthin geleitet. Nach CASA Control auf 126.700 wurden wir zu CANARIAS auf 133.000 weitergereicht.

Die Militärbasis in der Wüste



Abbildung 7 - Anflug auf Laayoune

Hatten wir noch drei Tage zuvor dicke Pullover getragen, empfing uns nach der Landung in Laayoune (GMML) ein warmer Wüstenwind. Der Flugplatz besitzt zwei Bahnen, wobei die westliche nur für Militärzwecke genutzt wird, was auch den Charakter der Basis gut beschreibt. Kurz nach der Landung donnerten Militärjets über unsere Köpfe. Unsere Maschinen waren sofort durch Militärposten gesichert und der Papierkrieg begann. Wir mussten für alle Flugzeuge die kompletten Borddokumente vorzeigen und in Formulare eintragen. Dazu gehörten Lufttüchtigkeitszeugnis, Unterlagen zur Radiokommunikation,

Versicherungspolice und die Pilotenlizenzen. Afrika und Formalitäten gehören einfach zusammen. Man hat Zeit, man schaut sich alles an. Meist endet es bei Problemen mit etwas „Geldwechsel“. Zum Tanken der Flugzeuge wurden Fässer angerollt, die mit Handpumpen in die Flächentanks ´gefüllt wurden. Unsere mitgebrachten Benzinfilter sorgten für ein besseres Gefühl beim Betanken.



Abbildung 8 - Dietmar Gieffers besorgt unseren Treibstoff ...

Da wir wegen des starken Gegenwindes kein Risiko eingehen wollten, wurden unsere mitgebrachten Kanister ebenfalls gefüllt. Ja, verboten. Klar. Aber wir hatten keine andere Wahl, denn diese sollten bei einem Zwischenstopp in Dakhla am nächsten Tag genutzt werden, da dort kein AVGAS verfügbar war. Die Nacht in Laayounne verbrachten wir in dem sehr empfehlenswerten Hotel „Parador“. Qualität, Sauberkeit und Preis stimmten und nach einem leckeren Abendessen mit hervorragendem Fisch (wir nahmen fast alle die leckere Seezunge!) ging es zur Nachtruhe bei sternenklarem Himmel. Der Mond hatte durch die liegende Form uns auf dem Weg ins saubere Hotelzimmer in den Bann gezogen.

Durchstarten nach Dakar!

Am nächsten Tag haben wir uns viel vorgenommen. Mit insgesamt drei Legs wollten wir am Abend schon in Dakar sein. Mit guten Sichten, aber dem erwarteten Gegenwind von fast 30 Knoten, landeten wir nach ca. zwei Stunden in Dakhla (GMMH). Bei der Landung mussten wir auf den umherfliegenden Müll achten, den der stramme Wind stets über die Piste blies. Direkt nach dem Abstellen wurden die Kanister in die Flächentanks gefüllt, aber die Formalitäten waren die gleichen wie in Laayounne und bremsten uns wieder etwas aus. Der überaus freundliche Empfang ließ uns unserem Rückweg umplanen. Wir versprachen eine Nacht in Dakhla zu verbringen. Aber unser heutiges Tagesziel war klar

unser Endpunkt der Reise: Dakar wollten wir auf alle Fälle schaffen und starteten schnellstmöglich wieder. Direkt nach dem Start in den es entlang der Küste nach Mauretania wo in Nouadhibou (GQPP) das letzte Mal getankt werden musste. Der Flugplatz liegt ähnlich wie Dakhla auf einer Landzunge und genau hinter der Grenze von West-Sahara. Bereits weit vor dem Anflug sieht man im Wasser alte und verrostete Schiffe vor Anker liegen. Einige Schiffe waren bereits gesunken.



Abbildung 9 - Anflug auf Dakhla

Der Eindruck verstärkte sich noch beim Anflug. Über NE-Point ging es direkt auf die Landebahn 02, da der Wind sich mittlerweile gedreht hatte. Über riesige Schrottberge flogen wir ins „Final“ auf die 2.500 Meter lange Bahn ein wo Eckhard das Flugzeug direkt nach der Schwelle sanft landete und wir direkt den ersten Rollweg nutzen konnten. Schließlich waren nach uns zwei weitere Maschinen im Anflug. Nach der Landung empfing uns wieder Militär, die Formalitäten nahmen ihren Lauf. Das über Berlin ausgestellte Visum für Mauretania wurde sorgfältig geprüft, während Dietmar, Birgit und ich versuchten den letzten Flugplan des Tages nach Dakar aufzugeben. Auf den Tower angekommen mussten wir warten, bis der Flugleiter mit dem Gebet fertig war. Dem Gebietsteppich unter dem Arm geklemmt, führte er uns wieder hinunter in das Erdgeschoss, wo in einem Nebenraum Wetter geholt werden und der Flugplan aufgegeben werden konnte.

Unser Bargeld schmolz langsam dahin, da wir in Afrika auf fast keinem Flugplatz mit Kreditkarte bezahlen konnten. Mit fast 1,80 Euro pro Liter AVGAS war das Tanken hier bisher am teuersten. Unser letztes Stück führte uns heute parallel zur Küste nach Dakar

(GOOY). Nach fast dreieinhalb Stunden Flug über Wasser bekamen wir über November 1 und Echo 2 Einflug zur Bahn 03.



Abbildung 10 - Endlich am Ziel angekommen: Dakar!

In den Straßen von Dakar

Der Sohn von Manfred Schier, der seit einem halben Jahr in Dakar ein Auslandssemester für sein Jura-Studium absolviert, sollte uns abholen. In der Zwischenzeit konnten wir mit dem Aero-Club von Dakar vereinbaren, dass für die Flugzeuge auf deren Abstellfläche parken durften, was uns vor höheren Kosten bewahrte. Eckhard hat uns mit seinem fließenden Französisch auch gleich die Ehrenmitgliedschaft verschafft und noch heute habe ich den Sticker und Aufkleber des dortigen Clubs.

Kaum waren die Flugzeuge in engster Packweise verstaut, traf auch Alexander Schier ein, der mit uns zum Hotel fuhr. Wir merkten sofort, dass man ohne Kenntnisse der Kultur hier sehr schnell viel Geld loswerden konnte. Alexander informierte uns über die wichtigsten Verhaltensweisen. Im Hotel merkten wir, wie sehr die Standards von den europäischen Hotels abweichen, aber mit 26 EUR war ein Doppelzimmer sehr preiswert im nahe gelegenen Hotel „Dakasse“. Während ein Teil der Gruppe keine Probleme mit Kakerlaken als Untermieter hatte, bevorzugten andere einen Umzug in ein anderes Hotel. Wir hatten bereits kurz zuvor im Funk auf der 123.45 einige Airliner der Hapag-Lloyd gehört, die über den Club Aldiana gesprochen hatten, welches es heute leider auch nicht mehr gibt. Dort gab es für Piloten spezielle Arrangements.

Alexander konnte für die übernächste Nacht den Club buchen: ein Einzelzimmer im einer Bungalowhütte für 66 EUR inklusive Vollpension. Da das Hotel weiter im Süden lag, sollte uns ein Hotelbus abholen und die drei Stunden Fahrt wurde mit 25 EUR pro Person vereinbart. Der nächste Tag sollte jedoch noch in Dakar verbracht werden. Wir erlebten das Treiben in den Straßen von Dakar als ein Getümmel von Menschen und Fahrzeugen. Der Gestank der Abgase war für uns bestialisch und Menschenmassen versuchten uns Hellhäutigen fortwährend Früchte, Schuhe oder sogar Werkzeugkästen zu verkaufen. Das Stadtbild war geprägt von gelben Taxen und alten Mercedes-Bussen, die als Nahverkehrsmittel dienten. Qualm und Dreck bestimmten das Stadtbild und wir scherzten, dass sich hier einige deutsche Politiker gut austoben könnten. Das Thema Feinstaub hat uns ja 15 Jahre später in Deutschland mit der Dieselkrise auch erreicht.

Ile de Gorée – ein Weltkulturerbe



Abbildung 11 - Ile de Gorée

Alexander schlug vor, zu einer Insel vor Dakar überzusetzen, die als Weltkulturerbe bekannt ist: die Ile de Goree – der „Insel ohne Wiederkehr“. Von hieraus wurden ab dem 16. Jahrhundert die Sklaven nach Amerika verschifft. In Sklavenhäusern wurden Menschen im engsten Räumen zusammengepfercht und Frauen mussten Kinder von gesunden und starken Männern gebären in die wiederum Gewinn bringend verkauft werden konnten. Wer krank war, wurde ins Meer geschickt, wo es zur damaligen Zeit von Haien wimmelte, so unser deutschsprachiger Führer.



Abbildung 12 - Die Crews auf der Ile de Gorée mit Blick auf Dakar

Die Insel gilt heute als Weltkulturerbe der UNESCO. Eindrucksvolle Freilichtmuseen zeugen von der grausamen Zeit des Menschenhandels. Beinahe unberührt vom Tourismus spielt sich das Dorfleben auf der Insel ab. Die Fähren von Dakar verkehren stündlich und kosten 5.000 CFA pro Person.

Am Abend trafen wir uns in einem Restaurant in der Nähe des Nobelhotel „le Meridien“ mit dem deutschsprachigen Südafrikaner Sven, der mit einem Sikorsky Seaking Hubschrauber von Südafrika nach Dakar gekommen war, um Besatzungen auf vor den Küstenliegenden Ölplattformen auszutauschen. Mit einer vergleichbaren Geschwindigkeit wie unsere Piper benötigte er mit seinem Team fast 43 Stunden vom Kap nach Dakar.

Am nächsten Morgen holte uns der vereinbarte Bus ab, der uns in die Clubanlage fuhr. Die Eindrücke der Fahrt waren überwältigend. Überall staute sich wieder der Verkehr, quoll schwarzer Rauch in die Luft und das Leben spielte sich längs der Straßen ab. Menschen versuchten in staubiger Umgebung ihre Ware zu verkaufen und durch den fließenden Verkehr die Seiten zu wechseln. Das Chaos war für uns kaum begreifbar, aber es schien alles in perfekter Ordnung ineinander zu greifen.

Der Club Aldiana – erste Adresse im Senegal!

In der Clubanlage angekommen, hörten wir schon die ersten deutschen Sprachfetzen. Da wir hungrig waren, setzen wir uns sofort an den Tisch. Es stellte sich heraus, dass unsere Tischnachbarn ebenfalls aus Paderborn kamen, nur mit Linie! Auch waren in der Hotelbar abends einige Piloten von Cargolinern, mit denen wir ins Gespräch kamen. Birgit, die

nach ihrer abgeschlossenen Ausbildung auf der Suche nach einer Anstellung ist, bekam einige Tipps.

Die Tage im Hotel waren voller Annehmlichkeiten, aber wir fühlten uns vom Land isoliert. Birgit, Eckhard und ich beschlossen einen Tag vor Abflug zurück nach Dakar zu reisen. Wir konnten in Alexanders Zimmer übernachten. Da wir jedoch den Bus des Hotels nicht zur Verfügung hatten, haben wir für 6.500 CFA drei Plätze inklusive Gepäck in einem „7-place“ angemietet, mit dem die Einheimischen den Weg nach Dakar zurücklegen. Dies sind Taxen mit sieben Plätzen in der Größe eines Kombis. Da wir in der Nähe unseres Gepäcks sitzen wollten, hatten wir uns für die hinteren drei Plätze entschieden und damit kaum Kopffreiheit erhalten. Das Taxi selbst war in einem unheimlichen schlechten Zustand und fast nichts funktionierte. An eine Klimaanlage war nicht zu denken und die Kurbeln der Fensterheber waren meist abgebrochen.



Abbildung 13 - Unser "Taxi" zurück nach Dakar

Nach drei Stunden Fahrt durch viele Schlaglöcher, die das Fahrwerk bis an die Grenze reizten, erreichten wir die Stadtgrenze von Dakar, wo wir mit einem anderen Taxi nochmals für 2.000 CFA zu Alexanders Wohnung gebracht wurden. Den Abend verbrachten wir mit den Piloten Sven und J.B. aus Südafrika. In einer Hotelbar übernahmen Eckard am Piano und ich am Schlagzeug dann die Band, die um Mitternacht ihr Programm beendet hatte. Mit viel „Flag“, dem einheimischen Bier, und Tequila jazzten wir noch einige Zeit.



Abbildung 14 - "Sundowner" am Stand von Dakar

St. Louis – der Perle am Senegal



Abbildung 15 - Abflug aus Dakar mit Ziel St. Louis

Am nächsten Tag waren wir sehr früh Flugplatz und konnten bereits die Flugpläne aufgeben, vor der Rest aus dem Clubhotel ankam. Auch die Landegebühren von umgerechnet 29 EUR für unsere vier Flugzeuge waren sehr human. Lediglich das Auffinden des C-Office war nicht einfach. Direkt links neben der Flughafenhalle ist ein bewachter Eingang. Nur unter Vorlage unseres Ausweis´ kamen wir in einen stark bewachten Nebeneingang. Kurz vor 14 Uhr kam der Bus aus dem Hotel an und wir brachen auf.

Unser Tagesziel war St. Louis (GOSS), etwa 80 Meilen nördlich von Dakar, kurz vor der Grenze zu Mauretaniens. Zu unserer Überraschung stellte sich nach der Landung heraus, dass kein AVGAS verfügbar war, obwohl über die AIS bestätigt. Da wir eine Übernachtung geplant hatten, konnte bis zum nächsten Morgen aus der Dakar ein Tanklastzug angefordert werden.



Abbildung 16 - Abendstimmung in St. Louis

Die Lagunenstadt St. Louis wurde 1659 als französische Siedlung gegründet und liegt als ehemalige Kolonialstadt an der Mündung des Flusses Senegal. Die bunten Häuser schimmern im weichen Abendlicht der untergehenden Sonne und ein unvergleichliches Ambiente fordert unsere Kameras auf, viele Bilder aufzunehmen. Ein reges Treiben in den Straßen der Altstadt vermittelt einen Eindruck warum die UNESCO dieses als Weltkulturerbe anerkannt hat. Mit unserem „Hotel de la Poste“ haben wir einen Volltreffer gelandet. Bereits in der Eingangshalle erwartete uns Fliegergeschichte pur. Mit Bildern von Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry und vielen bekannten Postfliegern ähnelt das Hotel fast einem Museum. Alles scheint im Dienste der Postfliegerei zu stehen. Selbst die Decke des Frühstückraumes ist mit der gesamten Strecke von Toulouse nach Montevideo und den südamerikanischen Inlandsstrecken verziert. Einige von uns können gar nicht in Ruhe frühstücken und hangeln die vielen Zeitzeugen an den Wänden ab. In einem der Zimmer soll Jean Mermoz das letzte Mal übernachtet haben, nachdem er von einem Flug über den Atlantik nicht mehr zurückkam, den er 1930 zum ersten Mal überflog. Mit knapp 50 Euro pro Doppelzimmer zahlen wir einen üblichen Preis und waren ausgesprochen zufrieden.



Abbildung 17 - Hotel de la Poste, Frühstückraum

Der Rückflug beginnt mit Gegenwind

Am nächsten Tag sollte unsere Rückreise beginnen. Pünktlich um 10:00 Uhr lokal konnte getankt werden. Der Flugplan nach Nouadhibou aufgegeben mit Alternate Nouakchott (GQNN), der Hauptstadt von Mauretanien. Schnell stellte sich heraus, dass ein Sandsturm die Landung in Nouakchott unmöglich machen würde. Bereits nach dem Start wählten wir FL 75, um über die gut erkennbare Sandwolke zu steigen. Als Ausflugs punkt hatten wir ARBEN-Point, ca. 10 NM nördlich von St. Louis zu melden.

An der Küste entlang, den Sandsturm rechts unter uns beobachtend, landeten wir nach zweieinhalb Stunden Flug in Nouadhibou zum Tanken. Hier mussten für die Zwischenlandung in Dakhla die Kanister wieder gefüllt werden. Schwer beladen und mit einer sehr langen Startstrecke, stiegen wir in Richtung Dakhla auf. Wieder mit etwas Gegenwind landeten wir am späten Nachmittag und tankten unsere Flugzeuge sofort auf. Da die Kanister nicht mehr gebraucht wurden, wurden einige verschenkt.



Abbildung 18 - Das GNS 430 leistete sehr gute Dienste!



Abbildung 19 - Anflug auf Dahkla mit dem Schiffswracks an der Küste

Die Übernachtung im Hotel „Sahara Regency“ - direkt am Flughafen - kostete 60 EURO. Eckhard und ich wählen ein Hotel der Landeskategorie im Innern der Stadt für 20 EURO, welches sehr ordentlich war. Unweit unsres Hotel „RAHA“ konnte man in einem spanischen Restaurant ein hervorragendes Menü für ca. 5 EURO bekommen. Anschließend besuchten wir noch die Basare von Dakhla, wo wir als Exoten sofort auffielen.

Am nächsten Morgen ging es nach Laayounne zum Tanken und direkt weiter nach Marrakesch, da wir bei wolkenlosem Himmel direkt durch den Atlas die VFR Route Agadir-Marrakesch fliegen konnten. Dank GPS war der Einstiegspunkt in das Tal einfach zu finden und in FL75 war der Durchflug problemlos möglich. Die Täler und Schluchten rund um die Schnee bedeckten Gipfel raubten uns mit deren Schönheit fast den Atem. Der Anflug auf die Königsstadt Marrakesch begann über Tarnout mit 200 Fuß pro Minute Sinkrate und wir mussten in der Platzrunde noch einer 737 den Abflug vor uns ermöglichen in dem wir den Gegenanflug südlich ausweiteten. Mit dem Taxi ging es in das Hotel TAZI, das direkt in der Stadt lag. Mit 48 € pro Nacht im Doppelzimmer war es sichtlich überbezahlt. Die Zimmer waren nicht sehr sauber und einige Kakerlaken mussten aus den Betten vertrieben werden. Nach dem Abendessen besuchten wir noch den Markt mit Gaukler und Wahrsagern und verschwanden in den Souks, wo Handwerker ihre Waren verkaufen und die Gassen von oben bis unten mit den unterschiedlichsten und buntesten Waren aufgetürmt sind.

Ein Wetterfrosch auf Abwegen

Der nächste Morgen erwartete uns mit Regen und einer geschlossenen Wolkendecke. In einem Internetcafé direkt neben dem Hotel holten wir das Flugwetter

(www.flugwetter.de) und ein aktuelles Satellitenbild (www.wetterzentrale.de), welches nördlich von Marrakesch sehr gut aussah und uns den Sprung nach Malaga (LEMG) ermöglichen sollte. Bereits während der Fahrt zum Flughafen riss die Wolkendecke auf und blaue Löcher ließen die Landschaft in die strahlende Sonne tauchen. Leider stellte sich die Aufgabe der Flugpläne nach Malaga als unmöglich heraus. Der Wetterfrosch verweigerte die Weiterleitung der Flugpläne, da die Wolkenuntergrenze nicht ausreichend wäre. Einige Fetzen hingen vielleicht in mindestens 2.000 Fuß, aber für ihn waren dies 1.000 Fuß oder weniger, und somit wurde der Flugplan nicht akzeptiert, da 1.500 Fuß die Mindestuntergrenze seien.



Abbildung 20 - "IMC" für den Wetterfrosch in Marrakesch. Kaum zu glauben, dass wir nicht starten durften!

Die Stunden verstrichen und unser Ziel Malaga rückte in die Ferne. Das Wetter war hervorragend, alle umliegenden Berge mit Gipfeln gut zu erkennen, aber offiziell waren das eben nur 1.000 Fuß. Wir waren richtig sauer! Auch die Möglichkeit über Frankfurt den Flugplan aufzugeben schlug fehl. Erst als die Zeit knapp wurde und das Wetter mehr als CAVOK war, wurde unser Flugplan akzeptiert. Dieses Gebaren zielte wohl wieder auf etwas Trinkgeld. Später war ich nochmals in Marrakesch und das Vorgehen war das Gleiche.

Mit maximaler Leistung versuchten wir noch Malaga zu erreichen. Es war ein Flug gegen die Zeit. Aus dem GPS hatten wir die aktuellen Sunset-Daten von Malaga und kurz nach Sonnenuntergang hatten wir „Malaga International“ in Sicht. Der Anflug über die Lichter der Stadt war ein unvergessenes Erlebnis, besonders da wir zwischen einigen Jets eingefädelt wurden. Für 15 € Handlinggebühr wurden wir ca. 100 Meter zur Pforte gefahren, nachdem wir die Maschinen - endlich wieder unter Nutzung unserer Kreditkarten - vollgetankt hatten.



Abbildung 21 - Ein letzter Blick auf die Berge des Atlasgebirges

Wir waren alle froh, wieder europäischen Boden unter den Füßen zu haben und uns an bekanntem Geld orientieren zu können. Durch die verschiedenen Währungen in Afrika haben wir sicherlich oftmals zu viel bezahlt. Auch freute uns, dass an Waren Preise hingen und nicht alles verhandelt werden musste. Mit knapp 40 € für ein Doppelzimmer waren wir sehr gut bedient und die Zimmer wirkten sehr sauber. In einem hervorragenden Restaurant aßen wir, wie fast auf der gesamten Reise, frischen Fisch und Meeresfrüchte.

Mit Bilderbuchwetter zurück!

Wie die Brieftauben zog uns unser Flugplatz Paderborn in den Norden zurück. Das schlechte deutsche Europawetter von letzter Woche sollte den Rückflug nicht mehr verhindern, da eine ausgeprägte Hochdrucklage für die nächsten beiden Tage erwartet wurde. Von Malaga aus flogen wir die Küste entlang, vorbei an Almeria, Murcia, Alicante und Valencia nach Castellon de la Plana (LECN) zum Tanken. Bereits im Anflug auf die Piste diskutierten wir über „Probleme“ in die wir jetzt haben könnten. Wir waren bisher nur auf Landebahnen gelandet, die mindestens 2.000 Meter Länge hatten. Hier waren es nur knapp 900 Meter und wir mussten uns auf Wirbel bei der Landung einstellen, da der Platz direkt an der Küste liegt und ein Damm zwischen Strand und Landebahn für Unruhe sorgen könnte.



Abbildung 22 - Ampuriabrava mit seinen vielen Wasserstraßen. Autos braucht man hier nicht wirklich!

Mit 75 Knoten im Anflug und allen Klappenstufen setzte Peter die gut beladene, aber jetzt mit fast leeren Tanks fliegende Maschine direkt nach der Schwelle perfekt auf. Wir rollten gleich zur Tankstelle, die aber von 13 Uhr bis 15 Uhr nicht besetzt war. Da der Tower auch gleich in Mittagspause ging, bat mich der Flugleiter den Funk für die restlichen Maschinen in deutsch zu übernehmen. Da ich als Student auf den Landeplatz Pirmasens (EDRP) viele Stunden im Tower als Flugleiter verbrachte, machte das natürlich riesig Spaß und ich fühlte mich gleich 10 Jahre zurückversetzt. Als alle gelandet waren, gingen wir an einen Imbiss „Pinguin“ in der Nähe des Flugplatzes, wo es leckere Burger gibt. Pünktlich um 15 Uhr wurde getankt und die erste Maschine startete von der sehr steinigen Piste und einigen Ausweichmanövern beim Starten zu unserem Tagesziel Ampuriabrava (LEAP). Diesmal deutlich vor Sunset landeten wir zur letzten Übernachtung auf der sehr kurzen, aber breiten Piste. Bereits im Anflug muss hier deutlich auf die Fallschirmspringer geachtet werden, die auch in den Wintermonaten ständig im Training sind. Es ist keine Seltenheit, dass man mit den Springern fast gleichzeitig landet. In Deutschland sicherlich nicht einfach vorstellbar. Vom letzten Mal wussten wir noch, dass der Anflug nicht einfach ist, da oftmals tatsächlich mit Rückwind gelandet wird, um den Überflug über die Stadt zu vermeiden. Wir hatten aber heute Glück und der Wind stand etwas schräg von vorne. Perfekt!

Die letzte Nacht in fremden Betten

Da unser bekanntes Hotel Silvia wegen Besitzerwechsel geschlossen war, nahmen wir das Hotel Valmar, unweit des Flugplatzes. Den letzten Abend verbrachten wir gemeinsam bei Essen und waren stolz und glücklich, eine solche Reise ohne Probleme durchgeführt zu haben und wir uns auch als Teams gut verstanden. Gerade die einzelnen Teams haben eine

hervorragende Arbeit geleistet, und es gab keinerlei Ausfälle oder Anspannungen. Noch vor einer Woche waren Spanien und Frankreich, wie auch Deutschland, in einen Schneechaos verschwunden, aber jetzt schien das Wetter für uns zu spielen. Bei erneut blauem Himmel führte uns die Reise vorbei an Perpignan, Montpellier, Montelimar, wieder nach Lyon Bron. Noch ein Tankstopp trennte uns von unserem Heimatflugplatz. Mit Rückenwind und knapp 130 Knoten über Grund ging es das Rhonetal entlang nach Norden. Vor Dole hingen nochmals einige Wolken auf 3.500 Fuß, aber danach war freie Sicht. Als wir die deutsche Grenze bei Saarbrücken passierten, sahen wir den Hunsrück im Winterkleid. Kaum zu glauben, dass wir vor drei Tagen noch tropische Temperaturen hatten und kurze Kleidung trugen! Pünktlich um 17:00 Uhr am 4. März 2004 kamen wir genau gemäß Planung in Paderborn-Lippstadt an. Unsere Maschinen waren alle für die nächste 50-Stunden Kontrolle fällig. Mit 54,3 Stunden Motorlaufzeit ging unsere Reise zu Ende, auf der alle sehr viel lernten und besonders der englische Funk und die GPS-Navigation gefestigt wurden. Wir saßen noch lange im Clubheim in Ahden, wo die meisten von ihren Partnern abgeholt wurden, aber die Anspannung der Reise wird noch einige Tage brauchen, um abzuklingen. Und heute nach über 15 Jahren muss ich sagen, dass die Eindrücke immer noch überwältigend sind. Gerade hatte ich noch mit Werner Höing telefoniert, der mit dabei war. Ich erwähnte, dass ich den Reisebericht gerade überarbeite und sofort kamen wir beide wieder ins Schwärmen

Lust auf solche Abenteuer oder einfach nur Spaß am Fliegen?

Besuche uns im Internet unter www.lsvr.de

