

Buschpilotentraining Südafrika

Selber Fliegen in Südafrika - Flugsafaris

Mein lieber Pilotenkollege und Freund, Dr. Herbert Hackl, und ich unternehmen ein Buschpiloten Training in Südafrika. Dabei werden wir auf vielen unbefestigten Pisten landen und einiges über den afrikanischen Busch lernen. Wir fliegen mit zwei Piper PA28 Cherokee (223 PS) und werden von Johannesburg aus Richtung Norden starten. Das Training wird sehr intensiv, denn insgesamt sind wir mindestens 20 Stunden in der Luft. Zudem kommt noch eine theoretische Einweisung dazu. Die Anerkennungen der Flugscheine liegen bereits vor. Am 23.05.14 Freitag starten wir in das Abenteuer. Auf dieser Webseite könnt ihr nun regelmäßig über unser Abenteuer nachlesen. Das ist natürlich nur möglich, wenn wir auch eine Internetverbindung haben. Bitte daher um Verständnis, wenn nicht jeden Tag ein Bericht kommt.

23.05.14 Freitag - Anreise

Ich hole Herbert ab und wir fahren nach **München**, Terminal 2. Abflug pünktlich um 21.05. Der Airbus A340-600 ist gut gebucht, aber wir haben zwei gebuchte Plätze mit einem Fensterplatz. Der Service ist gut, der Sitzabstand ist ebenfalls ok.

23.05.14 Samstag - Johannesburg

Der Nachtflug war angenehm. Ich konnte gut schlafen und auch Herbert nützte die Zeit zum Schlafen. Gut ausgeruht kommen wir in **Johannesburg** an. Es gibt keinen Zeitunterschied und das macht es einfach. Janna holt uns vom Flughafen ab und bringt uns ins **Birchwood Hotel**, nahe dem Flugplatz. Zeit zum Relaxen, bevor es losgeht. Wir haben heute Nachmittag Einweisung und schon die ersten Flüge.

Wir lernen den Dritten im Bunde kennen: Philipp. Er wird mit uns die Buschpilotausbildung die nächsten 7 Tage machen. Philipp kommt aus Österreich, lebt und arbeitet in der Schweiz. Wir fahren zum Flugplatz und lernen unsere Fluglehrer kennen: Karl, Klen, Tony und Clemens. Wir bekommen eine Einweisung in den Luftraum von Johannesburg und auch in allgemeines Luftrecht. Dann wird noch auf die Dichtehöhe eingegangen, denn immerhin liegt Johannesburg knapp unter 6.000 ft. Meereshöhe. Es wird schon spät, als wir endlich unsere Flugzeuge besteigen können. Ich fliege mit Clemens, Herbert mit Klen und Philipp mit Tony. Die Sonne ist schon fast untergegangen, als wir endlich losstarten. Mehr als drei "Touch-and-Goes" gehen sich nicht aus. Dann ist es finster und wir beenden den Tag mit einer kurzen Nachbesprechung und anschließendem Abendessen im Hotel. Im Hotel befindet sich ein "Steakhouse", das wirklich alle Stücke spielt. Die Steaks schmecken super, der Wein auch und Herbert gibt das Zeichen fürs Bett gehen (einer muss ja vernünftig sein), denn morgen haben wir unseren Test.

24.05.14 Sonntag - Johannesburg

Nach dem Frühstück werden wir von Tony abgeholt. Es gibt wieder ein kurzes Briefing und dann starten wir zu unseren Trainingsflügen. Es geht heute in eine Trainingsarea, wo wir bestimmte Übungen machen. Steepturn, Stallübungen (überziehen des Flugzeuges), Notlandeübungen usw. Ich flieg mit Clemens, Herbert mit Klen. Anschließend führt Tony den Überprüfungsflug durch. Das ist ein richtiger Prüfungsflug, so wie er bei einer PPL Prüfung vorgeschrieben ist und so wird er auch gemacht. Ich komm ganz schön ins Schwitzen. Nach mir macht Herbert seinen Prüfungsflug. Der Besitzer der Flugschule, Kurt, bereitet für uns im Anschluss ein Barbecue auf der Dachterrasse der Flugschule vor. Nach dem Essen gibt es noch ein Briefing von Tony, der uns auf unsere Fehler hinweist. Jeder besteht den Test. Wir bekommen noch eine Hausübung mit - ca. 100 Fragen



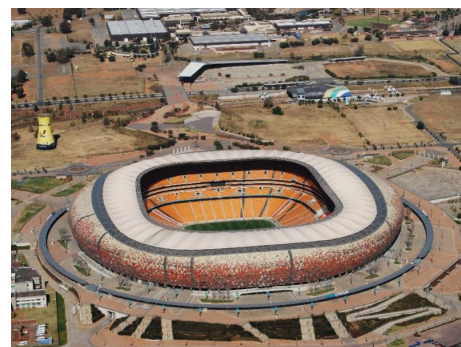
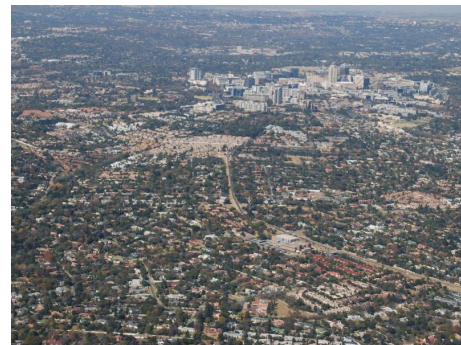
"Technical Examination", an der wir scheitern. Wir sitzen zwei Stunden und suchen die Antworten aus dem zur Verfügung gestellten Handbuch herauszufinden. Leider sind die Fragen schlecht gestellt und das Handbuch nicht ausführlich. Daher können wir nicht alle Fragen beantworten und entscheiden daher für heute (es ist schon 21.00 Uhr) den Abend zu beschließen und dafür mit Philipp ins Restaurant zu gehen um uns zu stärken. Alle Drei sind wir müde und gehen daher bald zu Bett, denn morgen geht es los - wir fliegen in den Busch, das Abenteuer kann beginnen.

26.05.14 Montag - Abflug in den Norden Südafrikas

Heute geht es los! Wir starten zu unserer **Lodge Kunkuru** im Norden von Südafrika. Zuerst fliegen wir die bekannte Route über **Jans Smuts Dam** nach Fara - "touch and go", dann weiter nach Rhino und Kiddy Hook, dann geht nach Frey Way. Hier landen wir und warten zusammen. Wir sind insgesamt mit drei Flugzeugen unterwegs. Die Landungen sind teilweise abenteuerlich. Die Pisten, auf denen wir landen, sind manchmal schlechtere Schotterwege, auf denen man mit einem Auto maximal im Schrittempo fahren würde. Wir aber kommen mit ca. 120 km/h herein und landen. Es ist unbedingt notwendig, dass man die Piste überfliegt um nachzuschauen, ob Löcher in der Piste, oder Tiere auf der Landebahn sind. Die Landungen gelingen ganz gut, aber manchmal hilft mir Karl. Karl ist der Chef von Sky Africa, ein erfahrener Pilot mit ca. 5.000 Stunden und davon das meiste im Busch. In Frey Way essen wir eine Kleinigkeit, bevor es wieder losgeht. Wir starten und fliegen über den Klipvooerdam nach **Mbizi**, dem Flugplatz unserer Lodge, im Tiefflug über die Savanne und über den Busch. Wir sind das erste Flugzeug, das die Piste erreicht. Zuerst gilt es wieder einen Überflug zu machen. Und tatsächlich steht eine ganze Herde Zebras mitten auf der Piste. Unser Überflug verjagt sie aber nicht alle. Mittlerweile sind die anderen auch angekommen, wir informieren sie, dass Zebras auf der Piste sind. Erst als der Besitzer der Lodge die Tiere vertreibt, können wir landen. Inzwischen kreisen wir überm Busch. Die Landung ist spektakulär. Man muss langsam (ca. 80 kt.) und tief anfliegen, dann Gas raus, Nase hoch und schon rumpeln wir über die vom Regen ausgeschwemmte Piste. Kurz nochmals hebt der Flieger ab, dann aber kommen wir sicher zum Stehen. Die anderen Maschinen kommen ebenfalls rein. Es ist spannend, so einen Anflug vom Boden aus anzuschauen. Insgesamt 12 solche Pisten haben wir heute angefliegen. Wir werden in einen kleinen Jeep abgeholt und zu unserer Lodge Kunkuru gebracht. Die **Kunkuru Lodge** wurde erst im Herbst 2013 gebaut. Sie liegt inmitten eines Tierreservates. Zum Schutz vor den Tieren wurde ein Zaun herum gebaut. Es gibt einen kleinen Pool, ein sehr nettes Restaurant, einen Freibereich mit offenem Feuer, Afrika pur. Es ist kalt geworden und die Fahrt auf den offenen Sitzen wird zur "Zitterparty". In der Lodge angekommen heißt es, Zimmerverteilung, dann gleich Briefing. Mehr als eine Stunde berichtet uns Tony über das, was uns morgen erwartet und zeigt uns Bilder von den Landebahnen. Spannend, was da auf uns zukommt. Anschließend gibt es Essen. Wirklich gutes Essen!! Dann noch eine Flasche Wein und an der Bar noch einen Gutenachtdrink. John, der Besitzer des Hotels, war im Kongo als Berufssoldat und hat viel zu erzählen. Er zeigt uns stolz seine Granate, die noch "scharf" ist und erzählt ein wenig von seinen Erlebnissen. Auch Karl hat viel zu erzählen, denn keiner kennt Afrika so gut wie er.

27.05.14 Dienstag - Buschpilotentraining Mbizi

Frühstück um 07.15 mit einem weiteren Briefing über Techniken, die man anwenden kann, wenn man in der Weite verloren geht und seinen Weg nicht mehr findet und wir erhalten Informationen über Navigation ohne GPS. Wir fahren um 08.00 Uhr los von unserer Lodge zum Flugfeld. Das Wetter ist ein Traum. John, der Manager der Lodge, fährt uns in seinem offenen Geländewagen. Wir bereiten unsere Flugzeuge für den Start vor. Auch heute wieder ist das Filmteam dabei. Die drehen einen Film über ausgefallene Ausbildungsarten und da gehört ja wohl die Buschpiloten Ausbildung dazu. Das Team aus dem französischen Teil Kanadas besteht aus Dominique, Mathews und Julie. Wir werden immer wieder interviewt, und gefragt, wie wir unsere Ausbildung empfinden, warum wir das machen, was das Besondere ist usw. Mir geht das auf die Nerven, denn es stört unseren Schulungsbetrieb und zudem bin ich auch ein wenig angespannt. Der Start in Mbizi ist spektakulär. Zuerst starten die anderen Maschinen mit dem Filmteam, dann kommt Herbert mit Klen und dann komme ich mit meinem Instruktor Karl. Die Piste ist vor lauter Staub nicht mehr zu sehen. Wir starten und kommen gut weg. Neben der Piste haben es sich Warzenschweine gemütlich gemacht und verschwinden in einer Höhle, als wir näher kommen. Es geht nach Mabalingwe und dann nach **Thabazimbi**. Hier landen wir auf einem Flugplatz, der ganz versteckt zwischen den Bergen liegt. Der Anflug ist insofern spektakulär, als man die Piste erst ganz zum Schluss sieht und man dann aber schon die Landehöhe haben muss. Hier wieder Interviews und dann geht es weiter nach Haakadoring. Vorher noch ein "touch and go" auf einem anderen Platz. Haakadoring ist



auch spannend anzufliegen, zumal man im Endteil einen Baum überfliegen muss und dann über ein Maisfeld auf die Landepiste einbiegen muss. Hier hat sich ein richtiges Flugunternehmen etabliert mit Flugzeugen und Hubschraubern. Es geht weiter über Batavia Mill zur Grenze zu Botswana. Im Landeanflug fliegt man sogar ein kurzes Stück über Botswana. Wir landen auf einer staubigen Piste und auch hier wieder Interviews. Zurück geht es über den [Molatedi Dam](#), [Vaalkop Dam](#), [Sand River](#). Wir machen ein "touch and go" in Zebra bevor wir wieder auf der staubigen Piste von Mbizi landen. Diese Landung gelingt mir nicht so gut und ich bin ein wenig frustriert, auch das gehört zur Fliegerei dazu. Hier wartet schon wieder John auf uns und bringt uns zur Lodge. Insgesamt sind wir heute 13 x gelandet. Die Sonne ist bereits untergegangen als wir in der Kunkuru Lodge ankommen. Das Essen ist schon vorbereitet. Theresa, die Chefin des Hauses, hat ein Abendessen am offenen Feuer vorbereitet. Dazu gibt es Eisentöpfe, die um das offene Feuer gestellt werden aus denen sich jeder wie bei einem Buffet was nehmen kann. Das Essen ist hier wirklich sehr gut. Anschließend macht Klen noch ein Briefing für den morgigen Tag. Der morgige Tag wird ebenfalls so anstrengend wie der heutige. Wieder so um die 13 Flugplätze und wieder einige sehr spektakuläre dabei. Heute bin ich schon müde und geht gleich zu Bett. Urlaub ist das keiner meint Karl, der Chef der Flugschule "Sky Africa".

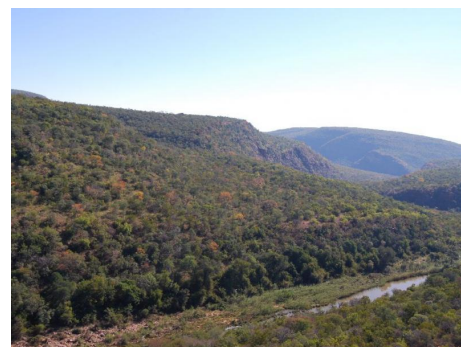
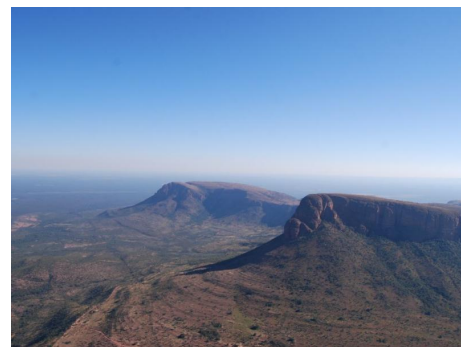
28.05.14 Mittwoch - Buschpilotentraining Mbizi

Tagwache um 06.30, Frühstück um 07.15, Briefing und dann Abfahrt um 08.00 Uhr. Wir sind pünktlich, nur leider hat Clemens, der gestern nach Johannesburg geflogen ist, Probleme mit seiner Cessna 182 und er kann daher nicht pünktlich, so wie geplant zu uns stoßen. Daher Programmänderung, wir machen das theoretische Überlebenstraining mit Klen. Wir sitzen auf der Terrasse unserer Lodge und Klen erklärt uns, was wir im Fall der Fälle unternehmen müssen, um in der rauen Welt des Busches überleben zu können. Wo bekommt man Wasser, was darf gegessen werden, wie kann man sich bemerkbar machen, wenn man im Busch verloren gegangen ist. Welche Tiere sind giftig, wie verhält man sich richtig. Der Vortrag ist wirklich sehr spannend. Ich wusste nicht, dass man mit einem Plastiksackerl, das man über die Blätter eines Baumes stülpt, Wasser gewinnen kann - um nur ein Beispiel zu nennen. Endlich die gute Nachricht, Clemens kommt nun doch. Also Aufbruch - Fahrt zu unseren Flugzeugen. Wieder ein herrlicher Tag, nicht so kalt wie gestern, blauer Himmel, kein Wind - ein perfekter Tag zum Fliegen. Wir checken unsere Flieger und starten wieder über die wilde Piste von Mbizi. Short field take off! 40 % Klappen, volle Power und schon sind wir über dem Busch. Unser erster Flug führt uns nach Shona Longa, wieder eine Rumpelpiste! Alle Maschinen landen. Weiter geht es über Zebula mit einem "touch and go" über Mabula nach Rundu Bundu. Wir fliegen zwischen den Bergen an, und machen einen Vollkreis und landen dann bergauf, denn die Landung ist hier nur in eine Richtung möglich, eben wegen der Steigung und wegen der Berge. Die Landung gelingt gut. Dann kommt Herbert mit seiner Piper rein und dann die anderen. Das Filmteam ist immer noch da und macht Interviews. Wir starten und fliegen eine schöne Piste in [Karoobult](#) an. Zuerst muss ich aber noch einen einzelnen Strauß verjagen, denn der steht mitten auf der Piste. Wir machen vor jeder Landung zwei Überflüge um zu sehen ob Tiere auf der Piste sind. Der Strauß ist weg - touch and go.

Weiter geht es nach Liverpool. Die Piste ist relativ kurz, liegt neben der Straße, die durch einen Zaun getrennt ist. Bäume erschweren den Anflug, auf größere Steine ist zu achten. Wir starten und fliegen weiter, im Tiefflug zwischen die Berge, die Landschaft ist ein Traum. Dann geht es weiter zum [Crocodile River](#) nach [Brits](#), wo wir schon einmal waren. Hier gibt es was zu trinken, für uns und für unsere Flugzeuge. Das Filmteam und unsere Instrukturen vereinbaren, dass wir im Formationsflug zurück fliegen und einen Flugplatz auslassen, denn es ist bereits spät. Wir fliegen zwei Flugzeuge nebeneinander und ein weiteres Flugzeug fliegt mit dem Filmteam oberhalb und filmt uns. Es ist bereits finster, als wir in Mbizi wieder eintreffen. Diesmal sind keine Tiere auf der Piste und ich lande auf der Rumpelpiste. John wartet bereits auf uns und bringt uns zurück zur Lodge. Es gibt gleich das Briefing für den nächsten Tag und anschließend das Abendessen. Wir sitzen noch ums Lagerfeuer und Karl erzählt seine spannenden Geschichten und das im Kärntner Dialekt. Mit dem von mir mitgebrachten Poidlman Schnaps helfen wir unserem Magen, das gute Abendessen zu vertauen.

29.05.14 Donnerstag - Buschpilotentraining Mbizi

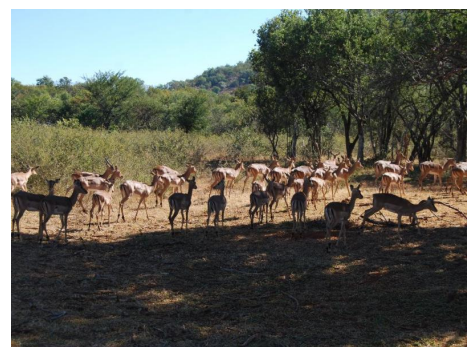
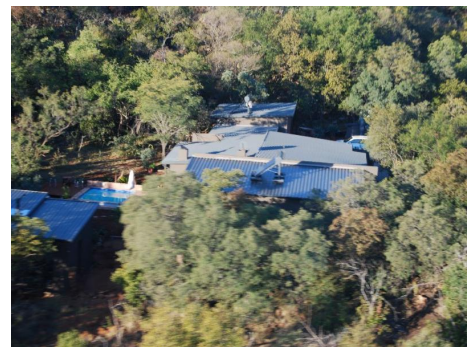
Heute gibt es kein richtiges Frühstück, weil wir mit dem Flugzeug zu einem schönen Flugplatz fliegen, wo wir dann erst unser richtiges Frühstück einnehmen. Am Flugfeld angekommen, zeigen uns Kent und Karl, welche Dinge man als Buschpilot mitbringen muss. Es sind einige wertvolle Erkenntnisse für mich dabei. Immer wieder filmt das Kamerateam, das nervt. Anschließend zeigt uns Kent, wie man eine Maschine anwirft, er



nennt diesen Teil der Ausbildung "Swingerclub", weil wir den Propeller "swingen". Wir probieren alle mal, ob wir die Maschine zum Laufen bringen und tatsächlich: es funktioniert. Dann setzen wir uns in unsere Maschinen und starten, doch leider bei uns Fehlanzeige. Das zuvor geübte kann gleich in die Tat umgesetzt werden. Unsere Maschine springt nicht an. So wirft Kent die Maschine an und ich sitze am Steuer. Offensichtlich bringt die Lichtmaschine nicht genügend Strom. Dennoch, wir starten wieder auf der Rumpelpiste von Mbizi. Mittlerweile ist es für uns schon gar nichts besonders mehr auf dieser "schlechten Straße" zu starten. Es geht zu den [Waterbergen](#). Die Landschaft erinnert ein wenig an New Mexico in den USA. Karge Landschaft und darin aufragende steile Felsblöcke. Es geht spektakulär über die Berge, an deren Kämme Geier und Adler kreisen. Diese Vögel stellen auch für uns Piloten eine Gefahr dar, eine Kollision würde auch für uns möglicherweise schlimme Folgen haben. Zwischen engen Tälern geht es nach Bush Willow. Hier warten wir mit allen Flugzeugen zusammen. Dann starten und fliegen nach Oryx, ein weiterer Flugplatz in einer sensationellen Landschaft. Immer wieder das gleiche Procedere. Überflug 1.000 ft, dann 300 ft und dann noch ein "low level" direkt über die Piste. Wir müssen wieder mal Gazellen von der Piste verscheuchen um landen zu können. Ich lande mit meiner Maschine zuerst. Ein alter verrosteter Hangar bietet für uns Platz. So stehen wir im Schatten und können auf die anderen warten. Es kommt zuerst Clemens mit der C182er und dem Filmteam (die sind uns immer auf der Spur), dann kommen Herbert rein und Philipp. Wir parken unsere Flugzeuge. Karl gibt Anweisung, die Augen offen zu halten, denn es gibt hier Löwen und sonstige Raubtiere. Wir frühstücken und das Filmteam macht weitere Interviews (das nervt!!) Wir starten, doch unsere Maschine will immer noch nicht, wir müssen sie wieder anwerfen. Die Lichtmaschine dürfte wirklich kaputt sein. Das Filmteam hat seine letzte Aufgabe erfüllt und verabschiedet sich (Gott sei Dank). Wir fliegen nach [St. Pietersburg](#) und landen zum Tanken. Karl montiert die Cowling ab und schaut nach, warum unsere Lichtmaschine nicht funktioniert. Ein Schrauben ist locker, aber das dürfte nicht das Problem gewesen sein. Wir tauschen die Batterie mit dem Flugzeug, mit dem Herbert fliegt, starten und fliegen Richtung Mbizi. Dazwischen landen wir noch auf zwei Flugfelder. Es sind dies zwei sehr schmale und staubige Pisten. Eine davon liegt direkt neben einer Straße und ist von hohem Gras umgeben. Gerade Mal zwei Meter bleiben pro Seite ohne mit dem Gras in Berührung zu kommen. Irgendwie macht es uns gar nichts mehr aus und man merkt einfach den Fortschritt der Ausbildung. Uns kann keine Piste mehr abschrecken! Es geht zurück nach Mbizi - also nach Hause. Irgendwie ist die Landung auf der Rumpelpiste mittlerweile schon so, als wenn ich in Gmunden landen würde. Am Rückweg in unsere Lodge treffen wir noch Dominique und Mathews, die heute nach Kanada zurückfliegen. Es war wieder ein schöner Tag, mit vielen Erlebnissen und "ungeplanten live Schulungen", wie Batterien wechseln usw. Das Abendessen wartet. Nach dem Abendessen noch ein wenig Geschichten rund um die Feuerstelle bevor es zu Bett geht.

30.05.14 Freitag - Game Drive

Heute ist ein Tag an dem nicht geflogen wird. Es steht ein [Game Drive](#) am Programm. Wir schlafen ein wenig länger. Nach dem Frühstück beschließen Philipp und Herbert doch noch einige Landungen zu machen. Ich bleib im Büro und bespreche mit Karl geschäftliche Angelegenheiten. Es ist wieder ein wunderschöner Tag, keine Wolken, blauer Himmel. Es ist laut Karl außergewöhnlich schönes Wetter. Ich genieße es mal in Ruhe frühstücken zu können, ohne Briefing und ohne Stress. Philipp, Herbert und ich unternehmen mit unserem Guide "Pioneer" einen Game Drive durch das Reservat und zwar in einem uralten Landrover aus den 60er Jahren, der früher mal dem Militär gehört hat. Pioneer erklärt uns die Pflanzen, welche man essen kann und welche nicht. Leider sind in diesem Game Reservat wenige Tiere zu sehen. Da haben wir mehr Tiere auf den Landebahnen gesehen auf denen wir gelandet sind. Dennoch ist es schön durch die Landschaft zu kurven und Tiere zu beobachten. Die Buschlandschaft besteht aus vielen Sträuchern, Bäumen und Büschen, dazwischen wieder großes Elefantengras. Sanfte Hügel umschließen das Gebiet. Hier befindet sich auch die Piste, auf der wir nun schon so oft gelandet sind. Zur Mittagszeit kommen wir wieder zurück. Nach einem kleinen Imbiss geht es für Herbert und Philipp wieder in die Luft. Karl und ich besprechen unsere geschäftlichen Dinge. Am späten Nachmittag unternehmen Karl, Clemens und ich noch einen Game Drive. Aber auch jetzt wieder keine Tiere. Wir trinken unseren Sundowner bei einem sagenhaften Sonnenuntergang. Anschließend fahren wir zurück zur Lodge. Es ist wieder kalt geworden. Das Lagerfeuer brennt schon als wir zurückkommen. Heute werden die Urkunden verteilt. Jeder erhält seinen eigenen "Eagle-Name". Herbert wird zu "Sagoma Eagle" und ich zum "Pansi Mansi Eagle". Wir bekommen die Urkunden und ein T-Shirt und einen Aufnäher überreicht. Dann starten John und Karl ihre Musikeinlage. John und Karl waren früher mal Berufsmusiker und spielen und singen dementsprechend professionell. Das Essen schmeckt, der Wein schmeckt und der Schnaps gehört dann auch noch dazu. Zum Schluss ist das Feuer niedergebrannt und wir alle sind schon



dementsprechend lustig drauf. Es wird spät!

31.05.14 Samstag - Rückreise nach Brakpan

Na, der letzte Tropfen muss wohl schlecht gewesen sein. Das Aufstehen fällt schwer. Wir frühstücken und verlassen die schöne Lodge, in der wir uns so wohl gefühlt hatten. Die Verabschiedung ist herzlich und ehrlich. Der Weg zum Flugplatz ist uns nun schon gewohnt, die Giraffen und Gazellen neben der Straße interessieren uns schon gar nicht mehr. Wir bepacken unsere Flieger und starten. Es geht zurück nach [Brakpan](#), aber dazwischen landen wir noch auf 3 Plätzen. Über die Waterberge kommen wir nach Johannesburg. Die Stadt Johannesburg liegt mit ihren einzelnen Stadtteilen vor uns. Die Fußball WM hat ihre Spuren hinterlassen, denn man sieht einige große Stadien. Wir umfliegen Johannesburg und [Soweto](#) und landen in Brakpan. Eine spannende Reise neigt sich wieder mal dem Ende zu. Es gibt noch einige Schreifarbeiten und noch einiges mit Janna vom Büro zu besprechen. Wir geben unsere Flugzeuge zurück und - wie immer in so einem Fall - tut es einem fast Leid, den Flieger wieder zurückgeben zu müssen. Die Piper Cherokee B 235 hat gute Dienste geleistet und ich freue mich schon auf Oktober, um mit ihr wieder zu fliegen.

Wir checken aus und eine ganze Gruppe Spanier checken ein. Die Flugschule Skyafrika geht wirklich gut. Wir fahren mit Alex, Clemens, Karl und Philipp in das Sushi Restaurant, das dem Fluglehrer Tony gehört. Das Sushi schmeckt super, dazu noch einen guten Wein. Karl bringt uns zurück und Bernhard bringt uns das Gepäck in seinem Pickup nach. Am Abend besuchen wir zum Abschluss noch eine Musikbar in der Hotelanlage.

01.06.14 Sonntag - Abreise

Wir frühstücken noch mit Philipp. Anschließend haben wir mit Dave eine Tour durch Johannesburg gebucht. Es kommen noch zwei andere Burschen mit, die mit einem Air France Flieger gestandet sind. Der Grund dafür - Technische Probleme. Wir besuchen Soweto, die "south west town ships". Hier sehen wir das Zentrum der schwarzen Südafrikaner, Klipptown. Anschließend sehen wir noch das Haus von Nelson Mandela, das jetzt ein Museum ist. Weiter zum Platz "[Hector Pieterse](#)", an dem die Unruhen in den 70er Jahren ihren Ausgang nahmen. Heute ist Südafrika von der Apartheid befreit, aber dennoch gibt es noch viele Dinge, die nicht so in Ordnung sind. Kurzum, das ist Politik und dafür ist mein Reisebericht nicht gedacht. Während die einen das Museum besuchen, genieße ich die Sonne und liege auf einer Parkbank. Weiter geht es zum Militärmuseum. Hier stehen einige Gustostückerl aus der Flugszene. Unter anderem die [Messerschmitt 109](#) und vieles mehr. Wir interessieren uns nur für die Flugzeuge, Panzer und Geschütze interessieren uns nicht so. Wir fahren zurück zum Hotel und wollten in unserem Steakhouse Essen gehen. Leider ist das durch einen Familien-Event ausgebucht. Daher besuchen wir ein anderes Steakhouse gleich in der Nähe und essen gut. Wir holen unser Gepäck und fahren zum Flughafen. Jetzt geht es zurück in die Heimat - leider!!

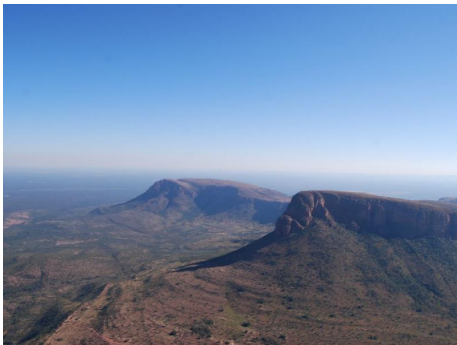
Statement Herbert

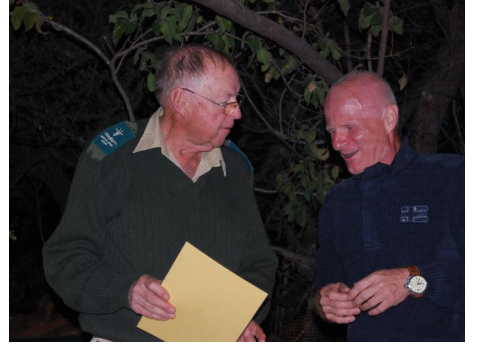
Ich konnte meine fliegerischen Kenntnisse verbessern und zwar unter ganz anderen Bedingungen. Das ganze in Kombination in einer ganz anderen Landschaft und mit netten Menschen, in einem exotischen Land. Unterm Strich hab ich mein Ziel, das ich mir für diese Reise gesteckt habe und zwar, dass ich mir sicher fühle an einem kleinen Rasenplatz zu landen, erreicht. Ich traue mir das jetzt zu. Die 68 Landungen geben Selbstsicherheit und bringen Erfahrung. "Fuking sandy short, narrow airfields are for me no problems anymore!" Auch einmal kritische Situationen erleben, die einfach passieren und nicht geplant werden können das ist Afrika. Wir sind jetzt vorbereitet für unseren Trip im Oktober, der ja bei weitem nicht diese Anforderungen an die Pisten hat.

Statement Harry

Afrika ist ein wundervolles Pilotenland! Es gibt sie hier noch, die Freiheit in der Luft. Im Tiefflug über die Savanne zu fliegen, Tiere aus der Luft zu beobachten ist einfach gewaltig. Es ist auch interessant neue Menschen kennen zu lernen. Auch wenn die politischen Ansichten oft nicht übereinstimmen, ist es trotzdem spannend mit Menschen zu reden, die eine bewegte Vergangenheit und schon viel erlebt haben. Ein neues Flugzeugmuster kennen zu lernen ist ebenfalls eine interessante Sache. Kurzum - das Team Herbert/Harry hat sich gut geschlagen und sich gut für den Trip im Oktober vorbereitet.







Verfasser



Harald Schobesberger