

nach einer Zwischenlandung auf dem riesigen und erst kürzlich eingeweihten Flughafen von Almeria in Tanger an. Am 12. April, dem vierten Tag, flogen wir bis El Aaiun mit Zwischenlandung in Casablanca und Sidi Ifni. Südlich von dieser havenlosen Stadt an der Atlantikküste Marokkos reichte eine schwach aufgelockerte Wolkendecke bis weit in die Sahara hinein. El Aaiun, die Hauptstadt Spanisch-Westafrikas, ist aus einer Oase entstanden und hat etwa 5000 Einwohner, die sich aus Nomaden und Spaniern zusammensetzen. Hier sahen wir bei Einbruch der Dunkelheit die Karfreitag-Prozession, die von der Prominenz des Ortes in weißen Uniformen und mit vielen Orden angeführt wurde; flankiert von MP mit dem deutschen Stahlhelm aus dem Zweiten Weltkrieg.

Da der Passat in der zweiten Tageshälfte recht stark wehte – er ist morgens schwächer und nimmt ab Mittag stark zu – durften wir unseren Junior in einer Halle der spanischen Luftwaffe zwischen Ju-52 und Me-109 unterstellen. Am 13. April starteten wir unter einer sich schnell auflösenden Wolkendecke nach Villa Cisneros, einer kleinen Stadt auf einer Landzunge, nur wenige Kilometer nördlich vom Wendekreis des Krebses. Nach dem Tanken mußten wir auf die Wetterberatung warten, die von Las Palmas, Gran Canaria, kam. Für Port Erienne wurde uns 3 km Sicht und starker Wind gemeldet. Nach einer Stunde sollte es besser sein; wir warteten also, und die nächste Meldung war tatsächlich besser.

Auf halber Strecke nach Port Erienne bekamen wir bereits Funkverbindung mit dem Tower. Man sagte uns das Platzwetter mit dem Hinweis „sandstorm“. Auf die Frage ob von einem Abflug abgeraten wird, wurde das Wetter wiederholt und um Meldung gebeten, wenn Platz in Sicht. Also setzten wir den Flug fort. Nach 1 h 46 min landeten wir. Ein Teil der Landzunge, auf der der kleine Ort und der Flugplatz liegen, war unter einer rötlichen Staub- und Dunstwolke kaum zu sehen. Aus großer Höhe, um zur Landung nicht auf Motorleistung angewiesen zu sein, schwebten wir den

freien Teil der Piste an. Wie wir nach der Landung feststellten, wird bei starkem Wind der nördliche Teil der Startbahn vom Sand überweht, während der südliche Teil im Windschatten von Dünen und Gebäuden liegt, so daß eine sichere Landung möglich war. Sofort nach dem Tanksen deckten wir mit Tüchern und Klebeband alle Öffnungen am Motor und die Haube ab. Ein Auto mit Fahrer, vom Turm wohl sofort bestellt, wartete bereits, um uns in das einzige Hotel am Ort zu fahren. Die Straße war teilweise verweht und man schaufelte den Sand weg wie bei uns im Winter den Schnee.

Am nächsten Morgen war wenig Wind und klare Luft. Wir fertigten nach Nouakchott ab, was mit einer auffallenden Freundlichkeit durch die Schwarzen geschah. Auf der Strecke nach Nouakchott, der Hauptstadt Mauretaniens, beginnt allmählich die Wüste in Savanne überzugehen. In der Stadt, die etwa 10 km von der Küste entfernt liegt, gibt es bereits wieder Sträucher, Bäume und kleine Grünanlagen. Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter nach Dakar. Es war mittag und schon ziemlich warm. Stülch von Saint Louis begann eine sehr hohe Wolkendecke, die bis Dakar ganz geschlossen war. Nach der Landung in Dakar waren wir über den geringen Luftverkehr erstaunt. Die Suche nach einem freien Hotel war erfolglos. So blieb uns weiter nichts übrig als das Angebot der Lufthansa-Leute anzunehmen und in deren Büro zu übernachten. Das war auch insofern eine günstige Lösung, da Dakar zu den drei teuersten Städten der Welt gehört. Am nächsten Tag machten wir zunächst Ölwechsel mit Filterreinigungen und befreiten die Maschine gründlich vom Sand der Sahara. Mit Unterstützung der DLH-Leute planten wir den nächsten

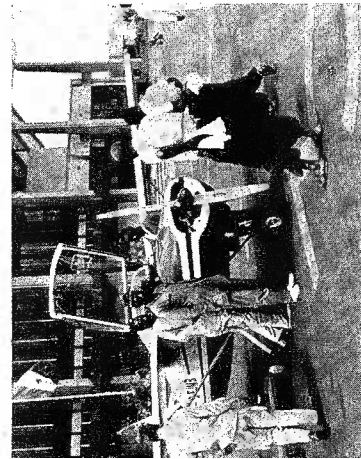
Teil des Fluges. Am nächsten Morgen nach einem kurzen Interview mit Journalisten von „Matin Dakar“ starteten wir nach Bathurst, der Hauptstadt von Gambia. Dort wurde uns gleich nach der Landung ein Merkblatt über Malaria überreicht. Auf der Fahrt mit einem Taxi in die Stadt kamen wir durch sehr sumptige Gegenden mit kleinen Dörfern, so daß wir vor jeder Fliege Angst hatten. Rechts und links von der Straße sahen wir riesige Berge von Erdnüssen, die dort zu einem wichtigen Ausführungsprodukt zählen. Das Hotel Allantic, das auch tatsächlich direkt am Ozean lag, war gut klimatisiert, mit Fliegengaze vor den Fenstern versehen und an der Decke über den Betten hingen die Moskitonetze, die zum Schlafen über das Bett bis auf den Boden hängen müssen. Wir benutzten den Nachmittag zu einem kleinen Bummel durch die Stadt und besuchten auch Radio Gambia, dessen Studio wir zufällig entdeckten und welches in zwei kleinen Gartenhäusern untergebracht ist. Die jungen Leute waren sehr aufgeschlossen und zeigten uns stolz das kleine Studio während einer Sendung. Die Nachrichten werden über Kurzwellen von der BBC London übernommen. Dazu dient ein normales Kofferradio. Am 17. April flogen wir nach Bissau, Portugiesisch-Guinea, nachdem der Flugleiter am Abend zuvor bereits fernschriftlich die erforderliche Landegenehmigung besorgt hatte. Auch hier wurde beim Betanken durch die Neger mit allergrößter Sorgfalt vorgegangen, was auch auf allen anderen afrikanischen Flugplätzen selbstverständlich war. So wird z. B. vor jeder Betankung in einem Glas eine Wasserprobe gemacht, die der Pilot auf der Tankprüfung besichtigen muß.

(wird fortgesetzt)

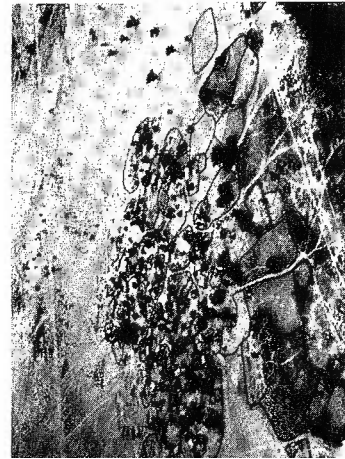
FÜR IHREN FLUG

liefern wir Fliegerkarten, Aristo-„Aviat“, alle Jeppesen-Erzeugnisse, Flugbücher, Hauptflugbücher, Bordbücher. Verlangen Sie Gratiskatalog.

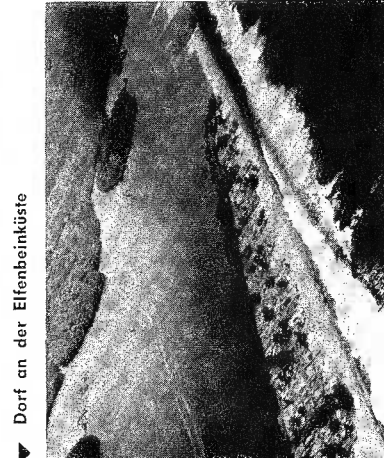
AVIA-Flugbuchversand, 8031 Steinebach/W.



Nach der Landung am Ostersonntag in Dakar (Senegal) I. H. P. Lauinger, vor dem „Junior“



▲ Savannenortschaft am Niger



▼ Dorf an der Elfenbeinküste