

Afrika-Flug mit dem „Junior“

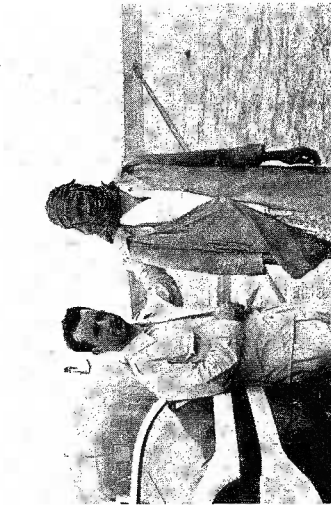
3. Teil (Schluß)

Nachdem wir uns durch Abschließen von Rauchmunition bemerkbar machten, kam dann ein Auto mit dem Tankwagen an. Nach dem Start in Karide hatten wir beim Steigflug die höchsten Temperaturen des Motors auf der ganzen Reise erreicht, und zwar betrug die Zylinderkopf-Temperatur 250 Grad C und die Öltemperatur 100 Grad C, was noch im zulässigen Bereich liegt. Entlang dem Senegalfluß, an dem einige kleine Orte liegen, und auch zwei oder drei kleine Flugplätze, flogen wir fast bis zur Atlantik-Küste und dann der Straße entlang nach Nouakchott. Mit der Nähe der Küste wurde die Sicht allmählich schlechter. In Nouakchott, wo wir auf dem Hinflug bereits zwischengelandet waren, lud uns ein Pilot des Aero-Clubs ein, bei ihm zu Hause zu übernachten, da die beiden Hotels am Platz kein Zimmer mehr frei hatten. Nouakchott ist eine saubere Stadt mit kleinen, gepflegten Grünanlagen, wie man sie am Rande der Wüste gar nicht vermutet. Besonders angenehm empfanden wir den kühlen Passat, der zwar immer noch fast 30 Grad hatte. Der Passat ist eine nord-

östliche Luftströmung von der Roßbreiten zu der äquatorialen Tiefdruckzone. Die am Äquator aufsteigende Luft wird als Anti-Passat in die Höhe wieder zu den Roßbreiten, dem subtropischen Hochdruckgürtel bei etwa 30 Grad nördlicher Breite zurückgeführt. Während man also auf dem Flug nach Süden möglichst tief fliegt, um den Rückenwind auszunutzen, muß man in der Gegenrichtung hoch fliegen. Bei einer Flughöhe von 3000-4000 m hat man bereits eine südwestliche Strömung, den Anti-Passat. Wir erkundigten uns besonders sorgfältig nach den Windverhältnissen, die sich jedoch dort von einem Tag zum andern kaum ändern. Daher erhielten wir die Aufzeichnungen vom Vortrag. Bei Beachtung dieser Verhältnisse ist es möglich, beide Richtungen in fast gleicher Zeit zu fliegen.

Der Küstenverlauf ermöglicht eine recht genaue Standortbestimmung für die Ermittlung der Grundgeschwindigkeit und eine Positionsangabe im Notfall. Nach dem Start flogen wir mit maximalem Steigen. Für eine Startüberhöhung von 3000 m brauchten wir jeweils 30 Minuten. Nach Verlassen der Turmfrequenz von Nouakchott konnten wir bereits mit Port Etienne sprechen, wo wir nach 2 Stunden und 9 Minuten landeten. Vormittags ist hier der Wind noch relativ schwach, so daß wir diesmal keinen Sandsturm zu befürchten hatten. Am frühen Nachmittag kamen wir in Villa Cisneros an. Wir bummelten bis zum Abend durch den kleinen Ort mit den Nomadenzelten. Die einzige Übernachtungsmöglichkeit gibt es im Flughafengebäude. Dort kann man auch gut essen. Der Aeroport ist der Mittelpunkt von Villa Cisneros, denn das Flughafengebäude liegt praktisch direkt in der Stadt. Besonders in der Pionierzeit der Fliegerei war Villa Cisneros ein wichtiger Zwischenlandeplatz auf der Strecke nach Südamerika.

W. Krueger, der Autor des Berichtes, an der Seite eines Landarbeiters



Am nächsten Morgen konnten wir wegen einer niedrigen Wolkendecke erst später starten, aber schon gegen 10:00 Uhr Ortszeit lockerte sich die Bewölkung auf und die Vorhersage für das Wetter in El Aaiun war gut. Wir stiegen wegen des Passats wieder auf Fl 115 und brauchten ca. 3 Stunden bis zur Landung auf dem großen Flugplatz von El Aaiun. Auf der Strecke begegneten uns zwei Ju-52, die in geringer Höhe nach Villa Cisneros flogen. Der Wind war auch hier schwächer als auf dem Hinflug. Laut Wetterberatung sollte auf der Strecke nach Sidi Ifni eine aufgelockerte Bewölkung in etwa 2000 ft. sein. Schon eine halbe Stunde nach dem Start, also noch über der Sahara, trafen wir eine dünne, aber vollkommen geschlossene Wolkendecke in 1000 ft. über Grund an, unter der die Sicht immer schlechter wurde. Nach zweieinhalb Stunden erreichten wir entlang der Küste Sidi Ifni. Kurze Zeit nach unserer Landung war die Wolkendecke bis auf 200 ft. abgesunken. Das entspricht etwa der Höhe der Steilküste. Ein Weiterflug war also nicht mehr möglich, wir mußten daher hier übernachten. Am nächsten Tag war das Wetter immer noch so schlecht, daß wir erst am Abend den Weiterflug nach Agadir, Marokko, antreten konnte. Dort war das Wetter gut. Damit waren wir wieder in dem Gebiet der Roßbreiten und hatten nicht mehr mit dem Passat zu kämpfen. Fast zwei Stunden dauerte es, bis unser Flugzeug betankt wurde, weil erst eine Caravelle der Royal Air Maroc bedient wurde; danach lohnte sich der Weiterflug nicht mehr. Vom Vizepräsidenten des Aero-Clubs von Agadir wurden wir sehr nett aufgenommen. Er fuhr uns zu einer Burg ruine auf einen hohen Berg, von dem aus man einen herrlichen Blick zum Hafen und zur Stadt hat. Vom Erdbeben, das im Jahre 1960 die ganze Stadt verwüstete, kann man noch riesige Spalten sehen. In der Stadt selber sieht man kein altes Haus mehr, alles wurde neu und modern aufgebaut. Über Rabat flogen wir am darauffolgenden Tag nach Cordoba, Spanien.

Eine Landung auf Gibraltar war aufgrund der politischen Spannungen zwei-



Eine Buchreihe für den Privatpiloten

Bisher sind erschienen:

- Band 1 „Sprechfunk im Flugbetrieb“ (Manfred Krüll), 152 S., brosch. DM 12,60
- Band 2 „Wetterkundlicher Leitfaden für Motor- und Segelflieger“ (Dr. Hans Herb), 148 S., brosch. DM 12,60
- Band 3 „Der Weiteischilüssel“ (Dr. Hans Herb), 156 S., brosch. DM 14,-
- Band 4 „Die Kunst sicher zu fliegen“ (Dipl.-Ing. Friedr. Ritz), 100 S., brosch. DM 5,20
- Band 5 „Navigation für Privatpiloten“ (Willy Gebhardt), 50 S., brosch. DM 6,-
- Band 6 „Luftrecht für Privatpiloten“ (Dr. Walter Schwenk), 80 S., brosch. und Nachtrag DM 6,50
- Band 7 „Flugpraxis für den Motorflieger“ (Dipl.-Ing. Walter Lill), 142 S., brosch. DM 12,-
- Band 8 „Prüfordnung für Luftfahrtpersonal“, 54 S., brosch. DM 4,80
- Band 9 „Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, den Privatpiloten betreffend“, 272 S., Ganzleinen DM 26,40
- Band 10 „Prüfungsfragen zum Privatpilotenschein (PPL)“ (Dipl.-Ing. Walter Lill), 124 S., brosch. DM 10,50
- Band 11 „Handbuch für VFR-Flug BRD“ (Ing. Herbert Wahnschafel), 40 S., brosch. mit Meßdreieck DM 6,-
- Band 12 „Kleine Hilfe für PPL-Anfänger“ (Helmut Mauch), 232 S., Ganzleinen DM 22,-
- Band 13 „So fliegt man Hubschrauber“ (Dipl.-Ing. Walter Lill), in Vorbereitung



LUFTFAHRT-VERLAG
WALTER ZUERLI

8031 Steinebach/W.