

Fliegen bei Freunden in Südafrika

Die Faszination und dieser eigenartige nicht zu behandelnde Virus „Fliegen“ hat mich während eines Urlaubs im Jahre 1999 befallen.

Im Cockpit einer „Pa 28-235“ genoss ich, gemeinsam mit einigen guten Freunden, eine SKYAFRICA Safari ins südliche Afrika.

Damals ging es von Johannesburg über Botswana, Zambia, Zimbabwe, Malawi und als letzte Destination unserer Reise nach Mozambique und wir durften die unbeschreibliche Schönheit dieser Länder mit all Ihrer Fauna und Flora erleben.

Weit weg von den Touristenfallen. Plätze in Afrika die eben nur mit dem Flugzeug erreichbar sind.

Einige Stunden durfte ich damals als Copilot von Karl Finatzer, einem Kärntner Landsmann der seit 25 Jahren in Südafrika fliegt, die Piper 235 selbst durch die Lüfte führen. Das machte Spass und unter kundiger Leitung sah das ganze relativ einfach aus

Seit diesem Zeitpunkt hat sich der Gedanke eines Tages auch ein mal ganz alleine so ein Fluggerät zu steuern in meinem Kopf festgesetzt.

Gerade weil diese fixe Idee manchmal meine Konzentration für banale Tätigkeiten des alltäglichen Lebens nahezu auf dem Nullpunkt sinken lies, wollte und konnte ich mich gegen diesen Traum Flugzeugführer zu werden nicht mehr verwehren.

Gleichzeitig war mir aber auch bewußt, dass meine Krokodillederbörse Tränen vergießen würde, wenn ich mir diesen Wunsch hier zu Lande in Österreich, oder bei unseren Nachbarn in der Bundesrepublik Deutschland verwirklichen wollte.

Ich hatte einfach zum Thema Finanzierung und Erhaltung dieses Hobbys nicht die zündende Idee, wusste nicht auf welche Art und Weise ich mir die Fliegerei auf Dauer als Hobby leisten könnte, da auch ich, wie auch viele Andere nicht zum Kreis der Lottomillionäre zähle.

Verlockende Billigangebote von verschiedenen Anbietern bewiesen sich als unwirtschaftlich, da am Ende, wenn man alles mal ehrlich zusammenrechnet, unter 6000 bis 7000 Euro nichts zu machen war.

So erschien mir dann jenes Angebot meines Freundes Karl Finatzer welches er mir im September 2002 unterbreitete wie ein Geschenk des Himmels.

„Mit deinem Talent, 4 Wochen intensiv und du hast es“ machte Karl mir das Angebot bei seiner Flugschule SKYAFRICA in Brakpan nahe dem Johannesburg Airport die Pilotenlizenz kostengünstig zu erwerben.

Ich war vor Freude völlig aus den Socken, speziell als ich die E-mail mit der Aufstellung der zu erwartenden Kosten studierte da ich nicht so recht fassen konnte, daß der Preisunterschied zu Flugschulen in Europa nahezu 40% beträgt, wobei auch schon der Flug von Klagenfurt über Frankfurt nach Johannesburg in diesem Angebot inkludiert war.

Diese Zahlen und Fakten waren ausschlaggebend für mich mein Vorhaben in die Tat umzusetzen und so flog ich am Freitag den 04.November 2002 mit dem Nachtflug von Klagenfurt via Frankfurt nach Johannesburg wo ich am nächsten Morgen um 0900 Uhr Ortszeit von Karl am Flughafen herzlich empfangen wurde.

Der blaue Himmel und die angenehme Wärme liess die Strapazen des Fluges schnell vergessen und wir fuhren direkt zu Karls Farm im Osten des Witwatersrands gelegen.

Da ich aus unserer Heimat einige Köstlichkeiten wie z.B eine deftige Kärntner Speckjause als Geschenk mit eingepackt hatte war Karl verständlicher Weise sehr daran bestrebt diese ehest möglich zu verkosten.

Danach besprachen wir bei einem excellenten Glas Südafrikanischem Rotwein die weitere Vorgangsweise der nächsten Tage und liesen den Abend in gemütlich familiärer Atmosphäre mit einigen News und Geschichten aus der Heimat ausklingen.

Am nächsten Tag fuhren wir nach dem Frühstück zum Ort des Geschehens, nämlich zum Flughafen Benoni-Brakpan.

Dieses Areal sollte für die kommenden vier Wochen mein zweites Zuhause werden, da ich laut Karl die meiste Zeit des Tages dort verbringen würde.

SKYAFRICA hat da seine Basis , veranstaltet von da aus Flugsafaris, macht Training und generellen Flugbetrieb. Einige Werftbetriebe waren emsig am schaffen, Reihen von Hangars strahlten im Sonnenlicht und die für Südafrika so typisch relaxte Atmosphäre war deutlich spürbar.

Karl ist im Vorstand des BRAKPAN AERO CLUBS, einem der ältesten, im Jahre 1926 gegründeten Fliegervereine Südafrikas. tätig.

Ich wurde den Clubkollegen vorgestellt und ich hatte sofort das Gefühl willkommen zu sein.

An diesem Tag beschäftigte ich mich damit sämtliche Locations auszukundschaften um zu erfahren wer für was zuständig sei und welche Person ich für Fragen verschiedenster Art ansprechen könnte.

Die Flotte von SKYAFRICA besteht aus Cessna und Piper Flugzeugen und besticht durch ein dekoratives vielfarbiges Farbschema in Südafrika als „Richthofens Flying Circus“ bekannt.

Die Flugzeuge sind in sichtlich gutem Zustand und riechen nach neuem Leder, dies ist weiters nicht verwunderlich wenn der Chef Maschinenbauingenieur ist.

Die Flugschule wird geleitet von Tochter Barbara, hauptberuflich als A340-Pilotin bei SAA tätig.

Paul Lamond, freundlicher Schotte und selbst auch Airbus Pilot wurde mir als „designated instructor“ vorgestellt.

Auch mein Trainingsflugzeug eine „Cessna 150“ mit Bush STOL Ausrüstung kriegte ich an diesem Tag fürs erste Mal zu Gesicht.

Schon der Gedanke daran, dass ich irgendwann in den darauf folgenden Wochen am Tag X dieses Fluggerät selbst durch die Lüfte steuern würde, lies meinen Adrenalinspiegel ansteigen.



***Echo Golf Papa
„Meine“ 150er***

Am nächsten Tag stürzte meine Begeisterung und Euphorie fürs Fliegen jedoch zusammen wie ein Kartenhaus als ich die Lernunterlagen in englischer Sprache von der Flugschule ausgehändigt bekam und mir Barbara noch etliche Bücher über Navigation, Wetterkunde, Funk und Flugtechnik oben drauf klatschte und sich mit den Worten: Ist nicht so schlimm dies alles zu erlernen; mit einem nicht zu übersehenden Schmunzeln von mir wendete



Barbara und Paul

Ihr könnt euch nicht vorstellen wie mir zumute war vor diesem schier unüberschaubaren Berg an Lernmaterial, welches ich mir möglichst genau aneignen sollte.

Ich schlief in dieser Nacht sehr schlecht und es machte sich in mir eine gewisse Hilflosigkeit und auch innere Resignation bemerkbar, da ich nicht wagte daran zu denken, diese für mich völlig neue Materie zu bewältigen.

Am nächsten Morgen hatte ich wahrscheinlich einen Gesichtsausdruck mit an den Frühstückstisch gebracht, der einen ausgewachsenen Doberman zum Weinen angeregt hätte.

Ich wollte unmittelbar verkünden, dass ich sofort die Heimreise antreten werde sobald der nächste Sitzplatz im Retourflug nach Deutschland zur Verfügung steht.

Jedoch bevor ich mir diese Blöße geben konnte hat Karl, der anscheinend meinen Gemütszustand zu deuten wusste mir einige Geschichte über seine ersten Erfahrungen und Flugstunden erzählt und mich gleichzeitig bestärkt und ermutigt unbedingt weiter zu machen und nicht aufzugeben.

Man fühlt sich überfordert, doch sollte jeder unbedingt dieses Kalt-Warmwasserbecken der Gefühle überwinden und sich nur auf eines konzentrieren, nämlich Stufe für Stufe denn Stoff zu bewältigen.

Am Horizont wartet der Tag wo man alleine vom Boden abhebt.

Mir fiel ein kleiner Stein vom Herzen und ich befolgte diesen Rat, indem ich ab diesem Zeitpunkt jenes für mich so wichtigen Gespräches versuchte, mit Unterstützung von Barbara, Paul sowie auch von Karl selbst das mir gestellte Anforderungsprofil Schritt für Schritt in Theorie und Praxis zu beherrschen.

Wir fingen an uns jeden Tag ein paarmal in die Lüfte zu schwingen.

Brakpan, liebevoll auch „Brakkies“ genannt, ist ein unkontrollierter Flughafen mit eigener General Flying Area in 5 Flugminuten Entfernung.

Mit 1.8 km Landebahn, voll Nachtflugtauglich kann 7 Tage die Woche unbeschränkt Tag sowie Nachts geflogen werden.

Auf 5300 Fuß gelegen, lernt man schnell was leanen heisst und dass man bei 30 Grad Lufttemperatur nicht immer die Tanks vollmachen kann.

Das Training selbst war organisiert und methodisch, dass hat wohl viel damit zu tun daß meist professionelle Airlinepiloten auf dem rechten Sitz der Cessna parken.

Vor jeder praktischen Übung im Flugzeug gibt es eine Stunde Theorie im Schulungsraum, das sogenannte Briefing. Hierbei wird ein Flugschüler theoretisch in jenen Lektionen instruiert, welche er im Anschluß an das Briefing in der Luft als praktische Übung umsetzen muß.

Gleich zu Beginn des Kurses erhält man die Checklisten die wie beim Barras eingedrillt werden.

Die einzelnen Checks von der Pre-Flight Inspection angefangen, über Pre-Start up, Taxi Check, Pre-Takeoff, After Take off, Downwind Final Approach bis zu Pre-maneuver Aerobatic (Hasell) sowie alle Emergency Checks, müssen in Fleisch und Blut übergehen.

Forced und Precautionary Landings müssen sitzen da wird viel Wert darauf gelegt.

Bei den praktischen Manövern, wenn man erst mal soweit fortgeschritten ist, Spins, Steep Turns und „Wingovers“ zu erlernen, kann es bei den ersten Übungen schon vorkommen, dass einem die Schwerkraft in der Magengegend unbehagliche Gefühle bereitet,

Jedoch verwandeln sich genau Diese mehr und mehr in sagenhafte Glücksgefühle.



Cross-country Briefing

Man kann es kaum erwarten dass ein neuer Tag anbricht und man wieder im Cockpit sitzen darf.

Jeglicher Alltagstress wie weggeblasen, die Freiheit des Fliegens, der blaue Himmel gespickt mit etwas weißem Cummuli scheinen das einzig Reelle auf dieser Welt zu sein.

Jeden Abend gabs Theorieunterricht und da kam es sehr gelegen, dass alle Problemstellungen auch auf Deutsch erklärt wurden wenn meine Englischkenntnisse einfach nicht mehr ausreichten.

Funkverkehr wurde bis zur Erschöpfung durchexerziert da vor dem ersten Alleinflug die Prüfung für die „Restricted Radio Licence“ abgelegt werden mußte.

Ich saß stundenlang als „Controller“ am Brakpan Radio und „leitete“ auf 122,7 den an und abfliegenden Flugverkehr in FABB.

Den ganzen Tag gehts ein und aus im „Flying Office“, draußen landet mal eine King Air dann eine DC-3. Eine C-182 testet ihre Funkgeräte.

Valery und Wanya, Russische Charterflieger überholen ihre Antonov Turboprop, Mark fliegt mit seiner Aztec Zeitungen nach Mocambique und kommt abends vollgeladen mit lebenden Langusten zurück.

Die Rockwell Commander von Jimmy wurde gerade irgendwo in Schwarzafrika konfisziert und da sitzt er betrübt und grübelt nach mit wieviel Dollar er das gute Stück wieder auslösen muß.

Dave der 747 Kapitän ist am selben Morgen von Atlanta kommend gelandet und arbeitet an seiner fast fertigen RV-6. Manche Brakkies Piloten kommen einfach mal auf ein Cola und eine Brise AVGAS vorbei.

Oftmal fliegt auch ein Airliner oben drüber und dann hört man am Radio ein „hallo Boy“ das Geheimrufzeichen der Brakkies Piloten in Afrika.

Die Charaktere die man trifft sind schon einmalig und dieser vorhandene Pioniergeist ist in „boring old Europe“ schon längst ausgestorben.

Südafrika ist Fliegerland, auf 9000 registrierte Luftfahrzeuge kommen 8000 lizenzierte Piloten. Auch kein Wunder bei den riesigen Ausmaßen des Landes und den Entfernungen die manchmal zurückgelegt werden müssen. Von Kap Agulas dem südlichsten Zipfel Afrikas bis zum Limpopo Fluß im Norden sinds mal um die 2000 Kilometer. 2 Stunden dauert der Linienflug von Johannesburg nach Kapstadt.

In Brakpan sind an die 70 Flugzeuge stationiert und man bekommt jegliche Hilfe von den „alten Hasen“ deren gesammelte Flugerfahrung eigentlich Bibliotheken füllen sollte.

Der CFI, Mister Seymour Lugg ist mit seinen über 40000 Flugstunden eine Legende in Südafrikanischen Fliegerkreisen.

Ein ex SAA Kapitän von dem man behauptet, dass er mehr Piloten ausgebildet hat als die South African Airforce seit dem Koreakrieg.

Sehr beeindruckend war die Kollegialität und Gastfreundschaft die mir gegenüber an den Tag gelegt wurde.

Es dauerte eine geraume Zeit bis ich begriff daß dies in Südafrika normal ist.

Bürokratie ist verpönt in diesem großen weiten Land, dass trotz bestehender Probleme eine für uns Mitteleuropäer schon fast unbekannte freie Lebensqualität bietet.

Dazu kommen noch die erschwinglichen Lebenskosten

Autobenzin 45 cents/liter, 5-sterne hotel in Johannesburg 150 Euro pro Nacht und Nase.

Eine Halbe bestes Faßbier (natürlich Reinheitsgebotsmäßig gebraut) 1 Euro, ein 750 gramm T-bone Steak mit Vorspeise, Salatplatte, und Nachspeise 9 Euro, das ist allein schon eine Reise wert.



**SKYAFRICA Team gratuliert
zum „First Solo**

Am Österreichischen Nationalfeiertag dem 26. Oktober absolvierte ich meinen Ersten Solo-Flug und beendete diesen auch mit einer perfekten Landung.

Neben familiären Freuden war dieses Erlebnis sicher auch eines der schönsten Highlights in meinem bisherigen Leben.

Dies wurde auch in der „Church“, der rustikalen Fliegerbar des BBAC's, gebührend gefeiert.

Überlandsflüge in einem 300 Km Umkreis mit einigen Außenlandungen wurden absolviert und es war ein besonderes Erlebnis das erste mal im Alleinflug über die unendliche Weite des grünen Highvelds zu surfen.

Die Regenzeit die vom September bis März anhält macht sich insofern bemerklich, daß sich von 11 Uhr morgens an Quellwolken bilden, die sich dann am Nachmittag in gewaltige Charlie Bravos umwandeln.

Diese Gewitter schlagen an Intensität alles was man sogar bei uns im Hochgebirge vorfindet und entladen sich mit urgewaltigen Blitzen, Regen und Hagelschauern.

Dieser Zauber dauert eine Stunde dann erscheint die Sonne wieder, es geht ruhig wie auf Schienen durch die klare frische Luft und die Fernsicht ist gigantisch.

Das sind die Abendstunden wenn die Brakpaner ihre Tigermoth's, Auster's und Piper Cub's aus den Hangars ziehen und man fühlt als ob die Zeit irgendwo in den 30er Jahren stillgestanden sei.

„The stuff that dreams are made of!“

Insgesamt war ich 25 Stunden mit Fluglehrer und 18 Stunden Solo im Luftraum um Brakpan mit meiner Cessna-150 unterwegs.

Die Airtraffic Controllers auf Johannesburg Information 119,5 waren immer sehr hilfsbereit und antworteten auf meine mit Deutsch verzierten Funksprüche immer in sauber verständlichem Englisch.

Am Sonntag den 03.November wurde mir die Theoretische sowie Praktische Prüfung vom CFI abgenommen die ich mit 85 von 100 % erfolgreich absolvierte.



***40 Flugstunden gegen 40000
Richie und Slyggy in "Church"***

Wiederum wurde Abends in der „Church“ diese Tat kräftig gewürdigt, und ich wurde nach altem Brauch sehr „naß“ in die Bruderschaft der Flieger aufgenommen.

Tags darauf gings nach Pretoria , wo ich mir beim CAA stolz wie Oskar meinen PPL ausstellen liess.

Am Abend des gleichen Tages um 2100 Uhr checkte ich mein Gepäck am International Airport von „Jo-burg“ ein und bestieg eine Boeing 767-400 die mich wieder zurück nach Europa brachte.

Ich weiß aber daß ich sobald als möglich wieder zurückkehren werde nach Südafrika, um jene neuen Freundschaften die ich in diesem Teil der Erde geschlossen hatte zu vertiefen und um meinen verwirklichten Traum vom Fliegen so richtig ausleben zu können.

Es gibt bei SKYAFRICA ein günstiges 100 Stundenpaket, Nachtflug, Instrumentrating dann raus in die Natur zum Safarifliegen und dieses Paket werde ich mir als nächstes schnüren.

In der Zwischenzeit gewöhne ich mich an Austrian Skies, der Flugschein wurde von Austrocontrol problemlos umgeschrieben

Mein besonderer Dank gilt der Flugschule SKYAFRICA Karl, Sluggy, Barbara und Paul, sowie den Jungs des „Benoni Brakpan Aero Clubs“ die mich in Theorie und Praxis mit Ihrer langjährigen Erfahrung wo immer sie konnten in allen Belangen unterstützten.

Euer Freund und Pilot

Richard Pschernig