

Mit der *Duchesse*
auf die *Kapverdischen Inseln*



Helmut Scharpf

Reisebericht

mit Duchesse

=====

D - G B T F

auf die

Kapverdischen

=====

Inseln

=====

von

Helmut Scharpf, Gröbenzell



Augsburg, den 04.11. 1992

Aufliegende Wolken, Wasserfontänen auf der Autobahn nach **Augsburg**, ein Sauwetter, bei 6 Grad war mit Vereisung zu rechnen.

Mit **Gerd K.** lade ich Kleidung, Notproviant, 10 L Säfte, 8 Quarts Motorenöl, Benzinkanister, Schlafsäcke, Landkarten usw. in den Flieger.

Endlich, um 11 Uhr, nach eingehender Wetterberatung und Pilotenreports geht es los.



1. IFR-Panel

Wieder Erwarten ist nicht mit Eis zu rechnen.

München Radar hält uns unangenehm lang in IMC in 3300 ft, dann dürfen wir auf FL 100 steigen. Wir fangen an, etwas Eis anzusetzen, manchmal sind wir between layers, auch der Westwind ist gegen uns, das GPS zeigt nur 100 kt GND.

Zürich lässt uns auf FL80 runter, das Eis taut ab, die Fahrt geht auf 140 kt, nach **Bern** sind wir on top, das Wetter wird besser, nach 2:10 landen wir in **Genf**.



2. Voralpenland on top

Der Service ist gut und freundlich, Avgas unter 1,- DM, schnell noch ein Kaffee, nach 50 Minuten sind wir wieder in der Luft.

Genf Radar schickt uns auf FL 140, beste Sicht und 20 kt Rückenwind sind der Lohn.

Die Pyrenäen in Sonnenschein, vorbei an Barcelona, Valencia und Alicante. Die Sonne steht tief, unter uns wird es dunkel.

Almeria meldet sich nicht, **Sevilla** ist nicht mehr zu erreichen, wir sind immer noch auf FL 140, bis wir endlich auf der GND-Frequenz Almeria erreichen.

Ein schneller Sinkflug, nach 4:30 landen wir um 19 Uhr auf den blitzsauberen Flughafen bei angenehmen 22 Grad.

Die erste Übernachtung haben wir in Almeria mit Besichtigung der spanisch-lebhaften Altstadt.

05.11.1992:

Beste Service, schnell und unproblematisch, bestes Wetter, der Steigflug führt uns aufs Meer, Afrika entgegen.

Casablanca verordnet uns FL 130, nach 50 Min. ist die Küste von Marokko bei **Al Hoceima** erreicht. Der Controller meint, wir sollen doch bei Ihm landen, aber unser Ziel ist Marrakesch.

Unter uns die tolle Landschaft des Rif-Gebirges mit einsamen Dörfern, wegen militärischer Sperrgebiete müssen wir auf Umwegen via Meknes und Casablanca fliegen, wobei der Controller ständig nervös nach DME-Distanzen, Radials und Estimates fragt.

Nach 3:20 landen wir in **Marrakesch**, 10 Flugstunden seit Augsburg.

Der Tankwagen kommt schnell, Avgas ist mit 1,- DM recht günstig, jeder bettelt ein wenig.

Der Taxifahrer nimmt uns für 6 km 10,- DM ab, oder wir sollen aussteigen.



3. Flugplatz Marrakesch

Im 4-Sternehotel Safir kostet das DZ mit 25% AOPA Rabatt DM 60,-.



4. Suks in Marrakesch

Die Altstadt mit seinen Suks ist immer wieder ein Erlebnis, das Bunteste, was Afrika zu bieten hat.

Da wird gehämmert, gefeilt und geschachert auf Teufel komm heraus.

Lästig ist nur, daß man nicht in Ruhe schauen kann, man wird ständig zum reinkommen, Tee trinken und kaufen aufgefordert.



5. Gerd im Suk

Dabei gibt es viel zu sehen, Silberschmiede, Gewürzhändler, Medizinmänner, Färber, Schlangenbeschwörer und, und, und.

Die Sonne knallt mit 30 Grad vom Himmel, die Umstellung macht uns zu schaffen.



6. Platz der Gehenkten in Marrakesch

Ein Führer drängt sich uns auf, wird böse und aggressiv und spuckt mich an, bis ich ihm 10,- DM gebe, um ihn endlich los zu werden.

06.11.1992

Am Flugplatz steht eine Concorde, ein stolzer Vogel. Nach Laayoune dürfen wir nicht, wir machen einen Flugplan nach **Teneriffa**.

Alle betteln, ein Stempel im Pass fehlt und kann nur mit Bakschisch übersehen werden.

Nach dem Anlassen lassen sie uns 10 Minuten stehen, der Tower hat angeblich keinen Flugplan, bis ich grantig zu schimpfen anfangen.



7. Atlas-Gebirge

Endlich airborne haben wir beste Sicht, ein ruhiger Flug, nach 1:15 überfliegen wir **Agadir**, der **Teide**, mit 3700 m höchster Berg Spaniens ist schon von weitem zu sehen, nach 3:20 landen wir auf **Los Rodeos**, dem alten Flugplatz von Teneriffa.



8. Airport Los Rodeos auf Teneriffa



9. Teide auf Gran Canaria

Mit einem Leihwagen fahren wir zu **Maria** und **Willi** Weiß.



10. Maria und Helmut

Die beiden kamen eigentlich als Aussteiger auf die Insel und haben in einem Barranco ein grünes Paradies mit 12 Häusern, Restaurant und Pool geschaffen.

Am 07.11. 1992

besuchten wir Santa Cruz mit seinem Touristengewimmel, Markt usw.
Am Flugplatz beantragten wir den Einflug nach **Mauretanien**.



11. Paradies mit 12 Häusern, Restaurant und Pool

Am 08.11. 1992

waren wir um 10:40 airborne, tailwind verhalf uns zu 165 Kt, nach 2 Std überflogen wir Dakhla, dann Nouadhibou, nach 4:04 landeten wir in **Nouackchott**.



12. Anflug auf Nouackchott, Mauretaniien

Mauretaniien ist ca viermal so groß wie Deutschland und hat ca. 1,4 MIO Einwohner. Es zählt zu den ärmsten Ländern Afrikas, besteht überwiegend aus Wüste. Eisenerz, Phosphat und Fischfang bringen etwas an Einnahmen.

Bruno la Marche, ein Franzose, holt uns ab. Er ist Entwicklungshelfer, zuständig für Fauna und Flora.

Ich lernte ihn von Dakar kommend, im Dez. 91 kennen, als wir 3 Tage ge-groundet waren, bis in Nouakchott wieder Avgas verfügbar war.



13. Markt in Nouakchott, Mauretaniien

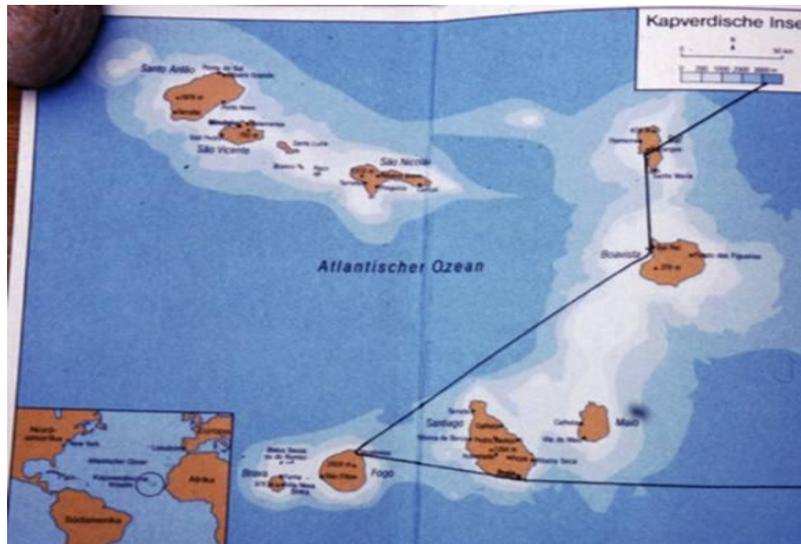


13. Betankung in Nouakchott

09.11.1992

Um 9:00 am Flugplatz tanken wir, füllen zusätzlich 90 Liter in Kanister, da es in **Sal/Kap Verde** kein Avgas geben soll.

Um 10:15 starten wir, steigen nur auf 4000 ft, die trade winds aus Ost, schon seit Jahrhunderten bei Seglern bekannt, wehen nur in niederen Höhen, weiter oben hat es Wind aus Westen.



11. Unsere Route auf vier Capverdische Inseln

So geschoben landen wir nach 2:45 auf der riesigen Piste von Sal bei angenehmen 26 Grad. Eine Maschine der Aeroflot startet als einziger Verkehr.

Wieder Erwarten können wir Avgas aus Fässern für 2,50 DM tanken.

Die Capverden gehören zur Sahel Zone, es regnet fast nie.

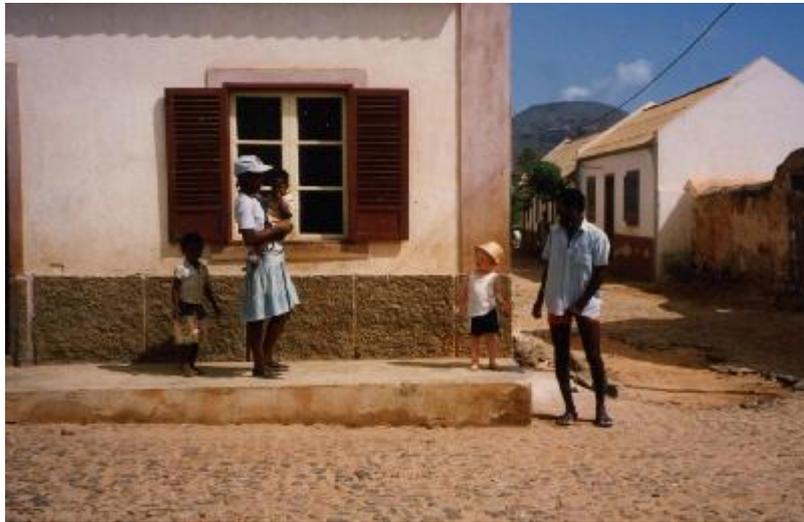
Mit 9 bewohnten Inseln, durch die Trockenheit ist kaum Landwirtschaft möglich, sind die 350 000 Einwohner des selbständigen Staates ohne Hilfe von aussen, nicht überlebensfähig.

Früher eine Kolonie von Portugal, da kamen Sklaven von Afrika und China auf die Inseln, gemischt mit den Portugiesen besteht die Bevölkerung heute aus Farbigen aller Schattierungen.



14. Gerd am einsamen Sandstrand

Durch steinige Wüste bringt uns ein Taxi 15km zum Novotel nahe **St. Maria**. Kilometer einsamer Sandstrand, glasklares Wasser, hier könnte ich zwei Wochen bleiben.



15. Albinokind mit Sonnenhut

Wir blieben nur 1 Tag, dann flogen wir in 20 Minuten nach **Boavista**.
Auf der Insel mit 65 qkm leben 3400 Einw., da es kaum Autos gibt, ist es sehr ruhig hier.



16. Empfang auf Boavista



17. Straße auf Boavista

Am 12.11. 1992

machen wir mit einem Allradtaxi eine Rundfahrt, sehen Traumstrände, einsame Dörfer und bizarre Landschaft.



18. Zweimal am Tage frischer Hummer

Am Nachmittag fliegen wir in 49 Min. auf die **Insel Fogo**.
Hier landen wir, ebenfalls ohne Tower oder Funk, auf 550m Gravel.



19. Empfang auf Fogo

Bevor wir aussteigen können, ist der Flieger von 100 Neugierigen umringt, welche den seltenen Besuch verwundert anstarren.

Mit einem Sammeltaxi rumpeln wir 50 km über die mit Millionen Kieseln gepflasterten Straßen mit toller Aussicht um den Berg Pico de Fogo, 2829 m, nach San Felipe. Ein netter Ort, wie überall wurtelt es von Kindern.



20. Gerd vor dem Hotel

Das Hotel einfach, aber ordentlich, der Lobster für DM 6,- vom Feinsten.



21. Fischmarkt auf Fogo

Von 18 bis 24 Uhr dröhnt im Dorf ein Generator, nur 6 Std. im Tag gibt es Strom.

Nur 20 km wäre es zu der Insel Brava gewesen, aber unsere Zeit war knapp.

13.11.1992

Wieder 50 km zurück zum Flugplatz dauert 2 Stdn.

Wir geben uns selbst eine Startfreigabe, wegen der Steine schieben wir ganz langsam die Gase rein, um nach 29 Min auf **Santiago**, der Hauptinsel, diesmal auf Asphalt zu landen.

In **Praia**, dem Hauptort mit 61000 Einwohnern kommen wir in einem etwas schmutzigen 4-Sternehotel unter.

Verwundert sind wir über die für den Ministaat bombastischen Botschaften von Portugal, USA, Kuba, China, Russland und Norwegen.

Wegen der strategischen Lage der Capverden will jeder hier präsent sein. Beim abendlichen Bummel fällt mehrmals der Strom aus. In rabenschwarzer Nacht können wir erst weitergehen, nachdem es wieder Licht wurde.

14.11. 1992

Heute machen wir einen Taxifahrer glücklich. Für 90,- DM fuhr er uns kreuz & quer über die Insel. Es ist überraschend grün, Maisfelder, Kühe auf der Weide, Frauen marschieren kilometerweit, mit Wassereimern auf dem Kopf, buntes Angebot auf den Märkten. Die Dörfer triest, aber die Leute scheinen freundlich, fröhlich.



23. Frauen holen Wasser

15.11. 1992

Heut sitzen wir wieder im Flieger. Bei 7 km Sicht in Dunst mit etwas Gegenwind fliegen wir in 2:42 nach **Dakar**.



24. Cluc Aldiana in Dakar, Senegal

Nach zähem handeln fährt uns ein Taxi für 80,- DM die 90 km zum **Club Aldiana**.

Wir genießen das Clubleben mit seinem Angebot aus Sport, Sandstrand, all inclusiv Buffet und Ausflügen.



25. Am Aldiana-Pool



26. Gymnastik bei 34 Grad C.

Am 18.11. 1992

fährt Gerd gegen Abend etwas traurig ab zum Flugplatz, um mit der Linie heim zu fliegen, da seine Praxis ruft.

Am 23.11. 1992

ist auch meine Zeit um, die Taxler wittern das große Geschäft, wollen immer mehr, deshalb fahre ich mit einheimischen Bussen und dreimal umsteigen für 10,- DM nach Dakar.

Das war echtes Afrika: Bettler murmeln Koran Suren, an Haltestellen halten Händler Obst und Krimskrams durchs Fenster, Polizeikontrollen und ein Plattfuß sorgen für Abwechslung.

Das lausige Airporthotel nimmt mir 220,- DM für ein EZ ab.

Meine neuen Mitflieger **Susanne und Bernd** kommen pünktlich aus Hamburg an.



27. Mit neuer Belegschaft geht es weiter

Am 24.11. 1992

ist schnell getankt und der Flugplan aufgegeben.

Entlang der Küste, queren wir bei St.Luis den breiten Senegalfluß und landen nach 2:48 im schon vertrauten **Nouakchott**, wo uns Bruneau abholt.

Am 25.11. 1992

bummeln wir durch die sandigen Straßen der Hauptstadt Mauretaniens mit seinen 45000 Einwohnern. Weil wir das bunte Markttreiben fotografieren, will mir ein aufgebrachter Wichtigmacher die Kamera wegnehmen, da ich ein Spion sei.

Unzählige Leute auch am Strand, hunderte Pirogen kommen und gehen durch die Brecher der Brandung, Mengen an Fisch wird ausgeladen und mit unglaublich zerbeulten Autos abtransportiert.

Ab 15 Uhr verschwindet die Sonne total in Sandstaub, eine unwirkliche Welt, es wird lautlos, wie in Nebel.

Am 26.11. 1992

hat **Bruno** Zeit, um 10:40 starten wir zu viert, vollbeladen mit Schlafsäcken, Obst und Lebensmitteln.

In FL 55 über konturloser Sandfläche fliegen wir in 1:45 nach **Atar**, einem 10000 Einw.Ort, man fragt sich, wovon die Leute leben.

Wir werden von **Therry und Dominique**, einem französischem Ehepaar abgeholt. Die beiden leben seit 7 Jahren als Entwicklungshelfer hier.



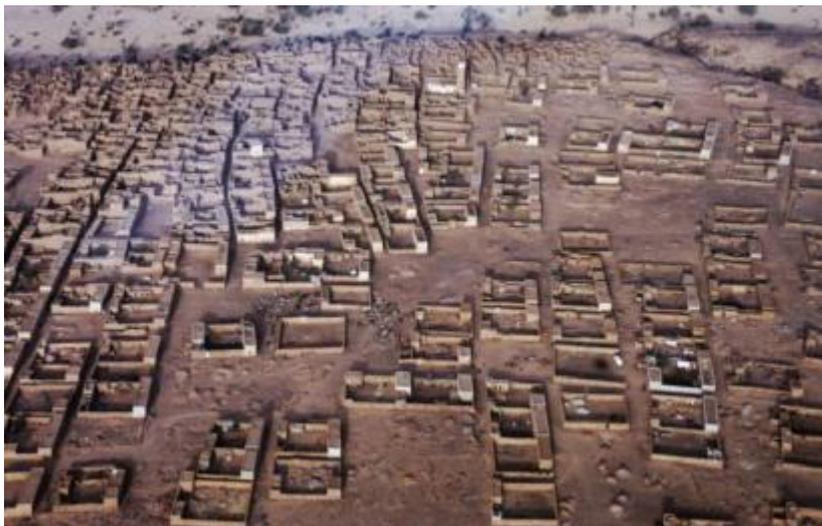
28. Chinguetti

Um die Lebensmittel leichter fliegen wir in 30 Minuten weiter nach **Chinguetti**.

Wir landen auf 1000m Gravel, ohne einem Gebäude, einfach so auf einer Ebene, ohne GPS wohl schwer zu finden. Vorher kurvten wir über den 4000 Einw.Ort, durch ein Telegramm!! verständigt, kommt ein Jeep die 10 km angefahren, um uns abzuholen.

Einer der Abholer machte es sich mit Schlafsack, Wasser-kanister und Proviant neben meinem Flieger gemütlich.

Was will der da, fragte ich Bruno? Er bewacht Deinen Flieger meinte dieser. „Warum muß man den Flieger bewachen, da ist doch keiner“, meinte ich.- Jetzt nicht, aber wenn ein wildes Kamel vorbeikommt und sich an Deinem Leitwerk reibt, dann kannst Du nicht mehr heimfliegen.



29. Chinguetti

Kein Kamel hat meinen Flieger beschädigt, aber der Wächter machte sein Feuerchen unter der Fläche, genau unter dem Drainventil des Tanks. Welch ein Glück, dass es dicht hielt.

Chinguetti liegt mitten in einem Sandmeer und ist nur mit Allradfahrzeugen erreichbar. Seit das Kraftwerk von Polisariorebellen gesprengt wurde, gibt es keinen Strom mehr. Die nächste Siedlung in Richtung Osten ist 1000 km weit weg.

Wir kommen in einer Art Karawanserei unter, wo wir in Stroh-hütten unsere Schlafsäcke auf eiserne Bettgestelle legen können.

Abends gibt es Couscous mit zähem Hammelfleisch und Tee.



30. Unser Wüstenrestaurant

Am 27.11. 1992

zogen wir am frühen Morgen mit einem Führer los durch Sanddünen so weit das Auge reicht. Wir konnten uns nicht sattsehen an den ständig wechselnden Formationen.



31. Minioase

Nach 3 Std. erreichten wir eine Minioase mit 80 Bewohnern.

Als Mittagessen gab es Ölsardinen und Tee. Während des Rückmarsches kommt Wind auf, treibt uns den Sand in die Augen, die Sonne verschwindet im Dunst.

Am Abend gibt es ein Fest im Dorn mit Trommeln und Singen. Im Schlaf hören wir Gewehrschüsse knattern.

Am 28.11. 1992

sind wir früh um 6 unterwegs zu unserem Flieger.

Bruneau hat Wochen vorher einen Transport von Avgas organisiert, wir tanken 50 l aus einem Fass.



29. Tanken in der Wüste

Auf dem Rückweg fliegen wir über Qadane, einem staubigen Nest im Sandmeer. Wir fliegen über den **Guelb el Richad**, einer geologischen Besonderheit: ein Krater mit 38 km Durchmesser, entstanden durch Erosion in konzentrischen Ringen.

In Nouakchott landen wir bei 2 km Sicht.

Nach den staubigen trockenen Tagen gehen wir baden im eisig kalten Atlantik, verursachen einen Menschaufmarsch von Neugierigen.

29.11.1992

Um 16:10 starten wir, wieder mal voll beladen mit 4 Leuten, 40 l Wasser und Lebensmitteln. Unser Ziel ist **Iwik**, eine Station der Franzosen bei dem größten Vogelbrutgebiet Afrikas.

Immer der Küste nach, in Richtung Norden.

Flugplatz gibt es dort keinen, aber Du kannst am **Strand landen**, der ist fest, da lande ich auch immer, meint Bruno ungerührt.

Reifenspuren von Autos zeigen mir, dass Bruno recht hat, also volle Klappen raus und den Flieger buchstäblich in den Sand gesetzt.



32. Landung am Strand

Die Station ist gut ausgerüstet, ein Windgenerator sorgt für Strom, die Meerwasserentsalzungsanlage funktioniert nicht so recht.



33. Fischerboot



34. Abholung nach der Landung am Strand

Zum abendlichen Fisch können wir heute mitgebrachten sardischen Wein genießen.

Am 30.11. 1992

hieß es um 5:30 aufstehen, dann im dunkel 30 Min Marsch zu einem Hütten-Dorf und mit 4 Fischern auf deren Segelboot gleiten wir durch ein Gewirr von flachen Inseln und Mangroven durch Vogelbrutgebiete wo buchstäblich Millionen Vögel aller Art brüten und mit Geschrei an und abfliegen.

Zurück segeln wir 8 Std, zeitweise kein Wind, kommen in völliger Dunkelheit um 9 Uhr wieder an Land, wie die das fanden, ein Rätsel

Am 01.12. 1992

fliegen wir früh um 8 Uhr los, landen nach 55 Min in Nouakchott.

Beim AIS erhalte ich ein Telex mit der vermeintlichen Landegenehmigung für **Dachla**.



35. Anflug auf Dachla

Wir fliegen wieder nach Norden über Iwik, Nouadhibou , landen nach 2:40 in Dachla. Der Kontrollor fragte im Anflug schon nach unserer Genehmigung, mein Telexstreifen war nur die Kopie meines Antrages.

Big Problem. Wir sind hier in der von Marokko besetzten Spanisch Sahara, es gibt immer wieder Angriffe der Polisario.

Wir werden 6 Std aufgehalten mit Kontrolle aller Papiere, selbst von meinem KFZ-Schein malten sie alle Nummern ab.

Gnädigerweise dürfen wir ausserhalb des Flugplatzes zum essen gehen.

Kurz vor Sunset dürfen/müssen wir abfliegen, ein wunderschöner Nachtflug, 2:35 nach **Lanzarote**.

Um 22 Uhr sitzen wir in einem Fischlokal beim Abendessen und wundern uns: Alles so sauber.

02.12.1992

Theater am Flugplatz. Die finden es suspekt, dass da einer spätabends aus Dachla kommt. Alle Papiere geprüft, der Flieger durchsucht, dann Palaver mit dem Tankwart. Der will weder DM noch Kreditkarte noch Scheck, solo Pesetas und die Bank ist zu bis Mai.

Endlich um 13 Uhr kommen wir los, 4:30 bis **Al Hoceima**.

Wir fliegen IFR, viel Bla-Bla mit Casablanka, aber der Controller bemerkt nicht, dass wir 2000 ft unter Minimum in der Dämmerung durch die Berge fliegen.

Es geht erstaunlich schnell in Al Hoceima, tanken mit der Handpumpe, Landegebühr zahlen, 20 Min nach Sunset sind wir startbereit, da sollen wir zurückrollen, weil sich eine Maschine weitab im Anflug gemeldet hat.

Nach mehrmaligem Verweigern dürfen wir starten und fliegen in 2:19 durch klare Nacht über Almeria und Murcia nach **Ibiza**.



36. Nächtlicher Anflug auf Ibiza

Ibiza im Dezember. Da ist der Hund begraben. Kaum ein Lokal geöffnet. Der Wind heult um die Häuser und treibt Papierfetzen vor sich her.

Wieder wird es 22 Uhr, bis wir ausgehungert über das Abendessen herfallen. Um 23:30 fallen wir todmüde ins Bett.

03.12. 1992

Gemütlich und spät frühstücken, um 13 Uhr airborne.

Vom Wind geschoben, geht es teils mit 190 kt voran, unruhiges Wetter, teils schwarze tief hängende Wolken, nach 2:18 landen wir in **Perpignan**.

Menschengewimmel in der Altstadt, alles ist weihnachtlich dekoriert.

Teuer zu Abend essen, der Ober grantig, aber wir freuen uns, nach abenteuerlichen Wochen auf zuhause.

04.12. 1992

Perpignan – **Altenrhein** – **Augsburg**

Hohe Wolken und kein Wind, wir starten um 9:25.
Um 12:00 macht Altenrhein zu. In FL 100 sind wir IMC, bei –4Grad setzen wir etwas Eis an.

Ein bockiger Wind schiebt uns mit 180, 190, teils 225 kt voran.
Laut GPS sollten wir um 11:52 ankommen.

Erst ab Zürich east dürfen wir runter, in 5000 ft haben wir GND-Contact, das erspart uns den
Umweg über das ILS Friederichshafen.
Nun ist noch eine King Air 90 vor uns, mit high speed brettern wir trotz Turbulenzen ins final.

Um 12 Uhr und 33 Sekunden landen wir, gerade noch geduldet, da sind die Schweizer
genau.

Um 13:40 geht es weiter. Es wird mein wildester Start.

Ein bockiger Wind von 20 kt und mehr, kommt wechselnd aus allen Richtungen, über dem
See beutelt es uns noch richtig, mit 195 kt fliegen wir nach **Augsburg** und landen nach 33
Min., fast bei Windstille.

Eine tolle Reise:

51 Flugstunden in 4 Wochen gingen turbulent zu Ende.