I OLDTIMER TIL KENIA

Af J. J. Loertscher
og Christoph Meyer

DENNE artikle beretter om hvordan vi, to unge ægtepar, foretog en rejse til Kenia, og hvordan vi desværre måtte efterlade en flyvemaskine i Kenia og flyve tilbage gennem Sahara med den anden. For ikke at komme ind i regntiden betragtede vi vinteren som den gunstigste rejsetid. Til gengæld måtte vi på denne årstid i Sahara kæmpe mod dårlig sigt og sandstorm.

Udrustning: som fly valgte vi KZ VII'eren, den danske "Storch". Den syntes for os meget velegnet til en sådan rejse, fordi den har gode egenskaber til kortlanding og har halehjul, der gør en 'udelanding' mindre risikabel. Den tredive år gamle 'Storch' opfyldte kravene på fabelagtig måde,da den er konstrueret i en tid, hvor man her i landet endnu måtte lande på enhver mark. Flyet blev i sin tid allerede konstrueret som rejsefly og blev derfor forsynet med en extratank i stedet for det fjerde sæde. Således havde vi en rækkevidde af 1200 km, hvad der senerehen viste sig at være et helt nødvendigt krav. Kun manglede vi en oliekøler, på grund af hvilket vi tidvis måtte reducere motorydelsen. Det allervigtigste var imidlertid, at den gamle Conti-C-145 med sine seks cylindre, uden betænkning, slugte autobenzin helt ned til octan 80. Dette var vi mange gange glade for.

Vi havde komplet campingudsrustning med os. I modsætning til de i disse geografiske gebeter vanlige "Bonzarallier", hvor man flyver fra det ene Hiltonhotel til et andet, overnattede vi for det meste i telt og kogte selv vores mad. Derved var rejsen rent økonomisk overkommelig og vi var først og fremmest ikke bundet af hoteller.

Formaliteter: de fleste afrikanske lande forlanger foruden visum en landingstilladelse og en overflyvningstilladelse. Måneder i forvejen begyndte vi at fremsende vore ansøgninger. Vi måtte herunder angive nøjagtige landingstidspunkter, hvilket på grund af de mange formaliteter var praktisk taget umuligt. De fleste steder blev forsinkelser, selv i omfang af dage, uden videre tolereret.Vi forsøgte hele vejen at komme igennem uden bestikkelser og fandt mange steder hjælpsomme og venlige embedsmænd, og andre steder paragrafryttere benyttende paragraffer, som ikke kunne findes nogetsted.

Udflyvningen: Italien - Kreta - Ægypten - Sudan - Kenia

Vi fløj som 'middelpiloter' langs med Nilen, navigatorisk en enkel og sikker rute. Ur og kompas var vore sikre instrumenter, sjældent bekræftede ADF'en vores kurs, det var når jordnavigation ikke var mulig på grund af manglende holdepunkter. Vi fløj så lavt som tilladeligt, fordi vi gerne ville beskue naturen. Dog havde vi besværligheder i den henseende i Ægypten, for dér forlanges FL 85.

Vores start på turen i december var allerede flere gange udsat på grund af de sidste forberedelser og dårligt vejr. Vi startede fra Grenchen(i Schweiz) og fløj mod Frankrig, hvor vi landede i Nizza, efter at vi havde haft en ufrivillig overnatning i Champéry på grund af snevejr. Næste station var Florenz, hvor vi dog på grund af dårlig sigt af tårnet blev sendt videre til Pisa. Fra Pisa gik det videre til Bari og derfra til Iraklion på Kreta. Dér sad vi fast i tre dage på grund af kraftig storm.

Flyet modstod uvejret godt nok i fri luft,, men vi med vore telte havde problemer, idet vi næste morgen vågnede i en veritabel vandsø.

Endelig tredie morgen var vejret igen godt. Skyerne var 2-3/8 i FL 80, hvilket ikke forstyrrede os på FL 60. Efter 6½ times flyvning, hvoraf tre over åbent hav, nåede vi over ADF Sidi Barani, El Alamein og El Faijum til Kairo. Dér oplevede vi for første gang Afrikas formaliteter: i seks timer løb vi rundt i hangarer og terminaler - altid efter papirer! I Kairo beså vi naturligvis Pyramiderne i Gizeh, Sphinxen i Sakkarah og mangen 'muselmansk' kunst-mindesmærke i selve byen Kairo.

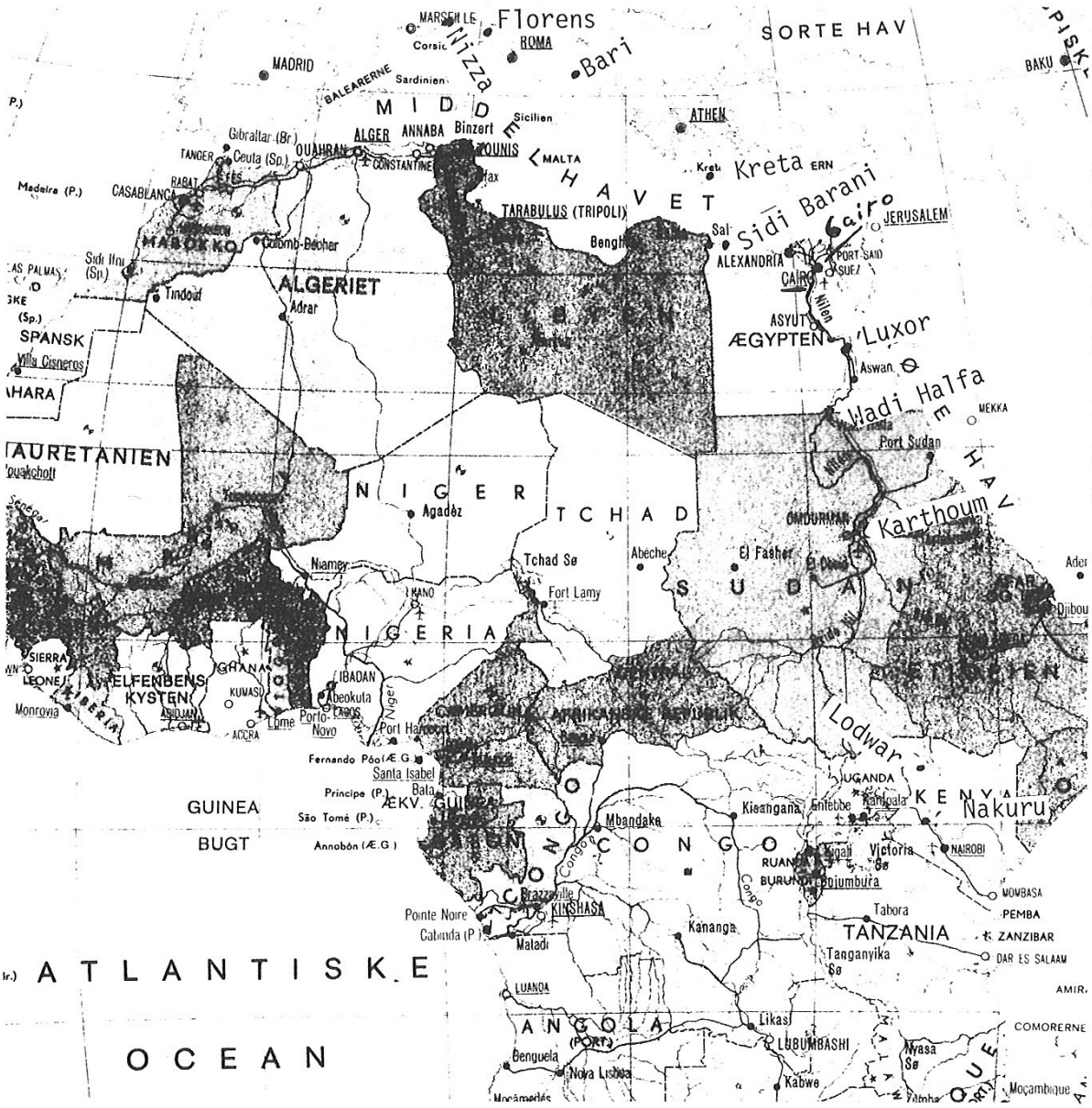
Efter 4 dages forløb gik det videre til Luxor, hvor vi besøgte tempelbyen Kapnak og Kongernes Dal.

Nu fik vi vanskeligheder: i Ægypten havde vi kun landingstilladelse i Kairo og Luxor. Derfra var der mere end 1200 km til Karthoum. Uden forudsigelse af vinden var dette for risikabelt. Fra en venlig sudanesisk liniepilot erfarede vi, at der helt oppe i Nordsudan var en toldflyveplads, Wadi Halfa, ganske vist uden flyverbenzin. Med lettelse tænkte vi på vore motorer, som går på alt, hvad der er over 80 octan. Wadi Halfa var nu også vores første højere punkt på rejsen. Efter tre timers flyvning over ørken så vi en 1 kilometer lang landingsstribe betsående af rødt sand, beliggende lo km fra en lille landsby. Ved siden af landingsbanen var der en mere end beskeden ankomstbygning og et lille vagthus, hvor en flyvepladsvagt modtog med venlige gebærder. Dog talte han hverken engelsk eller fransk, ej heller italiensk, men til gengæld rigeligt sudanesisk.

Endelig var vor drøm blevet til virklighed: vi kunne slå vore telte op midt i ørkenen ved siden af vore flyvemaskiner, i fuldkommen ensomhed. Der blæste en stærk nordenvind, så der var ikke for varmt. Om natten lyste fuldmånen. Næste morgen kom til syne i en Landrover nogle venlige militærpersoner, som hilste overstrømmende og tog os med ind til landsbyen. De uomgængelige formaliteter blev bragt til side og vi fandt autobenzin at købe

Næste dag var vi luften ved solopgang, et herligt udsyn, ørkenen i morgenglans. Vi fulgte jernbanelinien, tværs gennem den Nubiske Ørken og derefter Nilen indtil Karthoum, hvor vi blev modtaget af yderst korrekte embedsmænd. Opholdet i Sudan kom til at stå os meget dyrt, for hver time bliver beregnet og landingsgebyret syntes ikke at adskille sig fra hvad der betales for en "Jumbo". Så vi fløj så hurtigt som muligt videre.

Vor planlagte rute gik over Juba til Lodwar. I Karthoum erfarede vi, at der ikke var benzin i Juba. Efter en lang og venlig forhandling fik vi så lov til at lave vores udflyvningstold i Malakal. Syd-Sudan var landskabsmæssigt et af de skønneste områder på hele rejsen. 1000 kilometer langt var der ingen landevej at se. Under os lå et sump- og steppelandskab fyldt med vilddyr og forladte negerhytter. Efter en 7-timers flyvning kom vi til Lodwar i Nord-Kenia, en missionsstation med en lang, uplejet landingsstribe og endog med flyvebenzin. Lodwar må benyttes som mellemlandingsplads ved indflyvning i Kenia. Man skulle dog snarest muligt ordne tolden i Nairobi, da der ingen var i Lodwar. Vi havde derfor også vanskeligheder, da vi fløj rundt 14 dage i Kenia -



Rute for turen:

1. Schweiz
2. Nice
3. Florens
4. Bari
5. Kreta
6. Sidi Barani
7. Cairo
8. Luxor
9. Wadi Halfa
10 Karthoum
11 Lodwar
12 Nakuru i Kenia

Her ses Christoph Meyers KZ VII(Storch) HB-EPP fotograferet på turen til Africa.

Bemærk Zebraerne i baggrunden.

med radio - uden at nogen i det hele taget viste af os.

Kenia - et sandt paradis for privatflyvere!

Overalt er der småflyvepladser og landingsstriber, overalt må der landes. Enhver farmer, som har lidt til overs for flyvning, har sit eget fly med landingsbane. Ved de fleste 'lodges', gæst(giver)steder, findes en flyveplads. Man slår en vending over stedet og straks starter en landrover for afhente gæsterne.

Fra Lodwar gik vi direkte til Elye Springs ved bredden af Rudolf-søen, en 'lodge' midt inde i en palmelund. I søen vrimler det med fisk og man kan bade farefrit. Da søen er let saltholdig er sygdomme som Bilharzia ikke at frygte. Videre fra Elye Springs gik det til Lake Bringo, hvor der findes tre lignende 'lodges'. Vi foretrak en lodge på en ø ude i søen, hvor vi fejrede nytår med farmere fra hele Kenia, som var taget dertil på grund af samme højtid.

Vi fløj så videre med Nakuru som bestemmelsessted. Dog måtte vi lande på en mark på grund af dårligt vejr over denne by og på grund af benzinknaphed - intet problem, en inspicerende overflyvning, derefter en "blød" landing med nogle småhop på grund af ujævnheder. Disse hop var dog nok til at forårsage træthedsbrud i halehjulsgaflen på den ældste "Storch". Noget vi allerede havde frygtet længe, da gaflen ikke var modificeret efter reglerne. Nu afgik en ekspedition til byen, for at vi kunne få delene sammensvejset. Hjælpsomme farmere i området indbød os til at overnatte lokalt og dagen efter gik det videre til Nakuru.

Uheldet

Kenia er et højplateau, hvilket forlener dette land med et særligt behageligt klima. For flyvningen medfører det imidlertid den ulempe, at mange flyvepladser er højt beliggende. I Nakuru startede vi da nu i den stærkeste middagshede. Der var da ikke mere nogen motorydelse tilbage i overskud.Denne omstændighed med samt en 'nedvindsbø' blev skæbnen for nylig genopbyggede HB-EPW. Kort efter starten blev flyet fra ca 10 m' højde pludselig trykket ned i et betonhegn ved kanten af flyvepladsen. Følgen: total skade. Takket være skulderseler og den med henblik på sikkerhed byggede stålrørskabine forblev besætningen uskadt.

Det var et hårdt slag. Bagefter erfarede vi fra den lokale flyvelærer, at han selv aldrig startede mellem 10 og 17 på grund af de lumske nedvinde og den ringe lufttæthed i middagsperioden.

Man må derfor bemærke sig: start på disse højtbeliggende flyvepladser bør kun gennemføres i den rolige morgen- eller aftenkolde luft. Desuden skal ved fuld motorydelse mixeren indstilles meget nøjagtig. Anbefalelsesværdig er en prøvestart med reduceret belastning af flyet. - Ulykkesmaskinens besætning måtte nu tilbringe resten af ferien som almindelige turister. (fortsættelse følger)

(Den beskrevne tur foregik i vinteren 1975/76, og det netop beskrevne havari af EPW skete den 4. januar 1976 (Red.))