



FLY NAMIBIA

Eine Flugsafari für Selbstflieger

Zwei Crews des LSV Rietberg haben das Abenteuer gewagt die Wüste, Atlantik und Safari mit gecharterten Flugzeugen zu verbinden. Doch am Anfang stand viel Arbeit. Lesen Sie die Erlebnisse und Abenteuer von Dirk & Anne Linn, Winfried Berthold und Ina Plaßmann.

Text: Dirk Linn & Winfried Berthold

Bilder: Anne Linn, Ina Plaßmann, Winfried Berthold & Dirk Linn

© 2013 – Nur zur privaten Nutzung und im Rahmen des Downloads beim Luftsportverein Rietberg (lsvr.de)

Fly Namibia

EINE FLUGSAFARI FÜR SELBSTFLIEGER

Es war einmal wieder einer der Clubabende im LSV Rietberg bei dem alles begann. Anne und ich hatten schon viele Länder des Nordens von Afrika mit den Flugzeugen des Clubs bereist und es trieb uns weiter in den Süden. Ina Pläßmann erzählte, dass Sie Ihrem Mann Winfried Berthold eine Reise nach Namibia schenken möchte. Aber nicht eine pauschale, sondern eine ganz besondere: einen Selbstflieger-Urlaub! Sofort sprangen bei Anne und mir die Antennen an, denn genau das war auch unser Plan. Da die Strecke in den Süden von Afrika mit den Maschinen des deutschen Clubs zu weit für nur wenige Wochen Urlaub sind, wollten wir uns Flugzeuge im Land chartern. Irgendwie passten die beiden Paare sofort sehr gut zusammen und ich konnte zu diesem Zeitpunkt gar nicht erahnen, wie gut und wichtig die Unterstützung von Winfried werden würde. Ein geborener Planer, der jetzt auch beruflich nicht mehr eingespannt war und auch Lust zur Koordination hatte. Unsere erste Internet-Recherche ergab, dass die notwendige Validierung unserer PPL-Lizenzen in Namibia recht aufwendig und der Zeitaufwand unkalkulierbar werden würde. So hatten wir zwischenzeitlich bereits Südafrika als Ausgangspunkt für Validierung und Flugzeugcharter in Betracht gezogen, bevor wir über www.wolkenlos-fliegen.de den entscheidenden Kontakt zu Silvia Blaurock bekamen. Mit über 16 Jahren Erfahrung als Berufspilotin in Namibia konnte uns Silvia helfen, alle Schwierigkeiten zu überwinden, gab viele wertvolle Tipps, vermittelte die Charter-Flugzeuge und buchte schließlich alle Unterkünfte für uns. Ende September 2012 begann sich dann alles zu formen.

DIE VORBEREITUNG UND VIELE UNTERLAGEN

Die Planung war nicht gerade zu unterschätzen. Erstmal mussten wir einen Termin finden, der für uns alle vier passte und noch genügend weit in der Zukunft lag. Wir entschieden uns für den Zeitraum 14. März bis 1. April 2013. Leider war das Ende Sommer auf der Südhalbkugel und somit vom Wetter her eher schwieriger da wir mit Niederschlägen rechnen mussten. Aus diesem Grund haben wir die Ethosha Pfanne nicht vorgesehen, da durch den Regen die

Wasserlöcher nicht sehr frequentiert würden. Stattdessen planten wir einen Abstecher nach Botswana, in den Chobe-Nationalpark. Wir mussten als Selbstflieger sehr auf andere Dinge wie Verfügbarkeit von Avgas oder akzeptable Landeflächen achten. So fiel die ursprünglich favorisierte Moremi-Logde mit dem Xakanaxa Airstrip aus diesem Grund aus und wir hatten mit Savuti die bessere fliegerische Wahl. Es stellte sich später heraus, dass wir auch aus anderen Gründen mit dieser Entscheidung goldrichtig lagen.

Wer an Afrika denkt weiß, dass vieles mehr Zeit als geplant kostet und zusätzlich viele Formulare und Stempel den Weg pflastern. Absprachen sind wichtig zu dokumentieren denn man darf nie davon ausgehen, dass diese auch eingehalten werden. Einen Plan B sollte man immer in Hinterkopf haben. So haben wir was möglich war, vorab mit allen lokalen Stellen per mail oder Skype schriftlich geklärt, damit die knappe Zeit von 17 Tagen auch gut genutzt werden konnte. Der Plan war am Freitagmorgen in Windhoek zu landen und noch am gleichen Tag die theoretische Prüfung (Luftrecht und Funk) zu erledigen. Dann wären am Samstag vormittag praktische Einweisung und Prüfungsflug auf der C-182 zu absolvieren, um am Montagmorgen die Prüfungsdokumente beim DCA (Directorate of Civil Aviation) einzureichen. Alle übrigen Dokumente hatten wir bereits von Deutschland aus mit unserem Antrag auf PPL-Validation eingereicht.

Wir hatten uns für die Flugschule Windhoek Flight Training Center (WFTC) entschieden, die eigentlich samstags nicht arbeitete. Aber da wir ja unsere Validation direkt am folgenden Montag erhalten wollten, kam der Deal für das Wochenende doch zustande. Richard Becker, Leiter der Flugschule, bestätigte dass alles klappen könnte, falls wir auch gut vorbereitet sind. Aber eben nur dann. Soweit zum Papierkrieg, der von Richard in 12 Punkten zusammengefasst wurde, siehe Infokasten rechts.

Punkt 12 mit mindestens drei Arbeitstagen für die DCA passte nicht zu unseren Plänen! Wir hatten eigentlich nur einen Tag zur Ausstellung des Dokuments geplant und schoben jetzt immerhin noch den Dienstag als Puffer mit ein. Alles musste haargenau passen, sonst wäre der Urlaub dahin. Am Mittwoch mussten wir mit

allen benötigten Dokumenten in Richtung Botswana starten. Winfried und ich beschlossen uns gut vorzubereiten und das Risiko mittels perfekter Planung zu minimieren.

Neben den Aufgaben zum Erhalt der Validation gab es aber noch andere Punkte zu klären. Noch hatten wir weder Flugzeuge noch Routen oder gar Unterkünfte. Hier half uns Silvia Blaurock mit guten Vorschlägen weiter. In vielen Skype-Sitzungen und E-Mails klärte sich dann alles. Wir hatten uns für zwei C-182 entschieden, da besonders Windhoek sehr hoch lag und wir für die enormen Dichtehöhen genügend Leistungsreserven wünschten. Mit je zwei Personen an Bord samt Gepäck waren wir auf der sicheren Seite. Auch konnte, bei einem eventuell auftretenden Problem, die zweite Maschine für mehr Sicherheit sorgen.

In den nächsten Wochen wurden viele Mails mit allen möglichen Stellen in Namibia ausgetauscht. So wollten wir auch eine Zusatzversicherung für die Flugzeuge haben. Denn wir hatten noch keine Erfahrungen mit Busch-Flugplätzen. Steine oder Schlaglöcher können schnell zu Schäden führen.



DIE ROUTE

Die geplante Route war sehr attraktiv und abwechslungsreich. Es sollte von Windhoek zur Savuti Safari Lodge in den Norden von Botswana gehen. Dafür mussten wir in Maun landen, zwecks Zoll und Betankung. Die drei Übernachtungen in der Lodge waren mit vier Safari-Touren verbunden. Von Savuti aus ging es über Maun und Windhoek (Tanken, Zoll) fast 1.000 Kilometer nach Westen an den Atlantik nach Swakopmund. Vom Atlantik ging es dann weiter Richtung Südosten über die Namib-Wüste zu den Dünen von Sossusvlei, gefolgt von zwei Tagen am Fish River Canyon ganz im Süden des Landes. Der Abschluss sollte die Stadt Lüderitz machen, ebenfalls wie Swakopmund am Atlantik gelegen. Von dort aus ging es dann ohne Puffer am Ostersonntag direkt nach Windhoek wo wir abends den Airbus zurück nach Frankfurt gebucht hatten. Ein wirklich ehrgeiziger Plan!

DER ABFLUG BEI SCHNEE

**DONNERSTAG ABEND, 14. MÄRZ
2013**

Im Winterwetter bei Schneefall und eisigen Temperaturen holten wir Ina und Winfried in Soest ab. Der Abflug war in Frankfurt in den Abendstunden und durch den einbrechenden Winter wollten wir genügend zeitliche Sicherheit einbauen. Viel zu früh waren wir in Frankfurt. Aber die erwartungsvolle Unruhe war bei uns allen vieren zu spüren. Noch ein letztes Mal die fast 500 Seiten Unterlagen für die beiden Prüfungen überfliegen, offene Fragen besprechen, sich gegenseitig Mut machen. Warten.

Der Flug mit Air Namibia verlief sehr gut. Alles perfekt an Bord des Airbus 340. Sogar das erste namibische Bier konnten wir schon unterwegs genießen. Der Anflug auf Windhoek erfolgte dann bei Anbruch des Freitag morgens.

VIER TAGE IN WINDHOEK

**FREITAG, 15. MÄRZ - MITTWOCH
MORGEN DES 20. MÄRZ 2013**

Unser Basishotel „Safari-Court“ zur Erlangung der Validation war direkt in Flugplatznähe des Stadtflughafens von Windhoek Eros (Kennung FYWE). Winfried und ich hatten von dort nur kurze Fußmärsche. Damit vor allem Anne und Ina in Windhoek auch mobil waren, hatten wir einen Wagen gemietet. Ina hatte sich einen internationalen Führerschein besorgt. So begann das Abenteuer schon auf der Fahrt vom Flughafen zum Hotel. Linksfahren! Es war eine Mischung aus Panik, Schrecken, Erfolgserlebnissen und viel Spaß! Wir kamen aber gesund an. Danke Ina!

DIE PRÜFUNGEN

**FREITAG, 15. MÄRZ + SAMSTAG 16.
MÄRZ 2013**

Mit CFI Richard Becker hatten wir als Termin 16:00 Uhr vereinbart, um direkt am ersten Tag die Theorieprüfung abzulegen. Um 15:30 Uhr

traten Winfried und ich in die Räume des Windhoek Flight Training Centers (WFTC) ein. Leider war Richard, mit dem wir alles besprochen hatten, kurzfristig nach Angola geflogen und wurde erst für den nächsten Tag erwartet. Keiner wusste von unseren Deals und dem engen Zeitplan. Als möglichen Prüfungstermin nannten uns die Damen der WFTC den kommenden Dienstag oder Donnerstag. Und alles nicht hier in Eros, sondern in den Räumen der Luftfahrtbehörde DCA. Damit wäre unser gesamter Zeitplan geplatzt! Erst als wir Chrissy Merero von der DCA, die gottlob Freitags noch so spät im Büro war, telefonisch mit einbinden konnten, klärte sich alles. Wir als Privatpiloten konnten die Prüfungen, wie vereinbart, doch bei der Flugschule machen, im Gegensatz zu kommerziellen Piloten. Nun wollten die Damen der WFTC aber um 16:30 Uhr Feierabend machen und statt der vorgesehenen Prüfungszeit von 90 Minuten waren jetzt nur noch knappe 60 Minuten übrig. Das ganze wurde noch durch falsche Prüfungsbögen getoppt. Anstelle der Fragen für PPL-Piloten mit Sichtfluglizenz (VFR) hatte man uns die Fragen für Berufspiloten mit IFR-Anflugverfahren gegeben. Erst nach der zweiten Intervention „fand“ man doch dann die richtigen



Prüfungsbögen. Die Zeit lief uns davon, denn es waren jetzt nur noch knapp über 30 Minuten Zeit übrig. Es sollte reichen! Nach der Abgabe der beiden Prüfungen, die doch deutlich umfangreicher waren als erwartet, ging es zurück ins Hotel. Eine Auswertung an diesem Abend war von der Flugschule nicht geplant. Winfried und ich hatten aber ein gutes Gefühl und wollten den nächsten Morgen abwarten. Um 7 Uhr lokal hatte man uns zum Flugplatz bestellt. Soviel zum Ausschlafen im Urlaub! Aber Richard war immer noch nicht da. FI Marius, der uns gestern half, die richtigen Tests zu bekommen, flog mit uns dann einzeln mit der V5-MRN, einer C-182 der Flugschule, in die nördlich gelegene General Flying Area (GFA), einem Trainingsgebiet. Es ging von der Runway 01 direkt nordwärts, geradaus auf das Kraftwerk zu, wobei Marius den gesamten Funk mit Eros Tower übernahm. Nach den Einweisungen auf die Maschine dann die nächste Überraschung: man fand noch weitere Prüfungen die wir ablegen sollten, bevor wir die praktische Prüfung angehen konnten. Ohne das Wissen um die Ergebnisse des Vortages mussten wir jetzt noch Dichtehöhe und Weight and Balance der C-182 bestimmen. Auch wurde nach der Startstrecke unter den Tagesbedingungen gefragt. Die ATIS nannte aktuell 23 Grad Celsius, Taupunkt -4 Grad, QNH 1023. Bei einer Höhe des Flugplatzes von 5.575 Fuss ergab das eine Dichtehöhe von 8.000 Fuss! Bei der angenommenen Beladung mit zwei Personen und leichtem Gepäck wollte die C-182 mit voller Betankung dann ca. 900 m Startstrecke haben. Gut das mal zu berechnen! Wieder ohne Ergebnisse der schriftlichen Prüfungen ging es dann zum Praxistest. Richard war mittlerweile da, es war früher Nachmittag. Zuerst Winfried, dann ich. Richard übernahm wieder den Funk. Wir flogen in etwa das gleiche

Programm wie morgens mit Marius: Nach dem Start auf der Runway 01 stiegen wir auf 7.000 Fuss gerade aus Richtung Norden mit den Türmen der „Power Station“ direkt vor uns. Dann wieder Vollkreise mit 45 Grad nach links und rechts. Steigkurven mit maximal 15 Grad, gefolgt von Notlandeübungen. Bereits beim Rollen hatten wir die „Gravel Field Operations“ durchgeführt. Da durch den losen Bodenbelag der Buschpisten viele Steine den Propeller gefährden, werden die Motorchecks nicht im Stehen durchgeführt. Beim Rollen wird die Bremse genutzt und die Drehzahl auf 1.800 rpm erhöht. Jetzt Checks für Magnete, Propellerverstellung und vor allem: Mixture! Da wir in 8.000 Fuss Dichtehöhe starten, muss für die volle Leistung des Motors schon im Startlauf entsprechend abgemagert werden. Den Flugübungen folgten zwei Landungen: eine ohne Klappen und eine Punktlandung für kurze Bahnen mit frei nutzbaren Klappen, welche eine Buschpistenlandung simulieren sollte. Beides lief problemlos. Dann der große Moment. Es war mittlerweile noch später Nachmittag und unsere beiden Frauen machten sich schon Sorgen, da sie nichts von uns hörten. Die erlösende SMS ging von Winfried an Ina: Bestanden! Juhu!!! Als wir etwas verschwitzt vom langen, heißen Tag im Hotel ankamen, hatten Anne und Ina schon ein Empfangskomitee am Hoteleingang gebildet und ließen kurz drauf den Sekt anrollen. Na dann aber Prost! Erleichtert und zufrieden genossen wir den Sonnenuntergang, der jetzt noch schöner erschien. Noch hatten wir aber keine Validation!

Als Abendprogramm hatten wir uns Joe's Bierhaus vorgenommen, wo wir auch Silvia Blaurock trafen. Wir erzählten von unseren bisherigen Erfahrungen und bedankten uns

nochmals herzlich für die gute Koordination und Hilfe bei den Vorbereitungen. Das Essen war hervorragend. Das Bier schmeckte auch! Windhoek Lager war seit dem ersten Kontakt an Bord der Air Namibia mein Favorit. Natürlich nach deutschen Reinheitsgebot gebraut.

Der Sonntag war in Windhoek ein echter Ruhetag. Nur in den Parks der Stadt findet man vereinzelt Familien, die unter den Schatten spendenden Bäumen liegen und die Stille genießen. Wir erlebten eine sehr friedliche Stimmung und beschlossen etwas Sightseeing per Fuß. Das Auto stellen wir am Bahnhof ab, Startpunkt unserer Stadtbesichtigung. Diese führte uns bis zur alten Feste mit dem bekannten Reiterdenkmal, welches vom Berliner Künstler Adolf Kürle 1912 errichtet wurde und an die Reiter der damaligen deutschen Schutztruppe erinnert. Den Abend verbrachten wir in dem italienischen Restaurant Sardinia. Unser Taxifahrer, Mr. Kativa, war mittlerweile unser Stammfahrer geworden. So ließen wir unseren Wagen stehen und konnten ohne Reue sündigen.

Der Montagmorgen brach an: der Tag der finalen Entscheidung. Jetzt mit allen Unterlagen zu Chrissy Meroro (DCA). Unser Plan war, direkt um 8 Uhr dort zu sein und so lange sitzen zu bleiben, bis wir unsere Validation erhielten.



Restaurants in Windhoek

(Quelle: Mehr über die Restaurants in Windhoek erfährt man auch hier: http://www.tripadvisor.de/Restaurants-g293821-Windhoek_Khomas_Region.html)

Am Weinberg



Auf Rang Nr. 1 von 54 in Windhoek

69 Bewertungen

"einfach nur gut" 19-02-2013
"ich fühlte mich wie zu Hause" 14-02-2013

Preis: 9 € - 22 €

Küche: international

The Stellenbosch Wine Bar and Bistro



Auf Rang Nr. 2 von 54 in Windhoek

87 Bewertungen

"Lecker" 10-03-2013
"wunderschönes Ambiente" 23-02-2013

Preis: 6 € - 12 €

Küche: international

Joe's Beer House



Auf Rang Nr. 4 von 54 in Windhoek

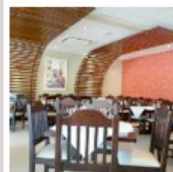
284 Bewertungen

"originell eingerichtetes Lokal" 30-03-2013
"Restaurant mit besonderem Flair" 14-09-2012

Preis: 12 € - 17 €

Küche: afrikanisch, Familienrestaurant

Sardinia



Auf Rang Nr. 9 von 54 in Windhoek

76 Bewertungen

"Der 'Italiener' für den anspruchslosen..." 01-01-2013
"Das 'In-Lokal' von Windhoek?!" 12-12-2011

Preis: 8 € - 12 €

Küche: italienisch

Alles ging wider Erwarten ganz schnell. Chrissy hat Ihr Office gut im Griff und macht einen sehr souveränen und zuverlässigen Eindruck. Das hatten wir auch durch die Kontakte im Vorfeld nicht anders erwartet. Wir sollten in einer Stunde wiederkommen und dann wäre alles fertig, so Chrissy. Na dann mal ab in das nächste Einkaufszentrum! Es empfiehlt sich übrigens eine lokale Mobilfunkkarte zu erwerben. So

hatte Winfried eine Pre-Paid-Telefonkarte erworben und ich für mein iPad eine Datenkarte. Für ca. 30 EUR bekommt man genügend Airtime für die gesamte Tour. Gegen 10 Uhr waren wir wieder bei der DCA, ich mit frisch geschnittenen Haaren. Musste einfach sein. Dort hatte zwischenzeitlich die WFTC angerufen, aus Angst, dass wir die Rechnungen für die Prüfung nicht bezahlen würden. Der Kreditkartenleser hatte am Samstag nicht funktioniert und es war eigentlich vereinbart, dass wir die offene Rechnung am Montagnachmittag in bar bezahlen würden. Chrissy verweigerte also die Herausgabe der Validation bis wir unsere Rechnung bei der Flugschule bezahlt hätten. Ann Wickins von der WFTC quittierte schließlich die Bezahlung und mit der Quittung bekamen wir dann gegen Mittag endlich unsere Validation. Begonnen Freitag 15:30 Uhr, Vollzug Montag 12 Uhr. Wenn das nicht perfekt war. Aber man sagte uns auch klipp und klar, dass dies eine wirkliche Ausnahme war. Meist gibt es Probleme, dass z.B. Tests nicht bestanden werden oder Unterlagen fehlen bzw. fehlerhaft sind. Mindestens 5 (Arbeits-) Tage sollte man in der Regel schon planen. Wir hatten es in zwei Arbeitstagen geschafft. Den Dienstag als Puffer konnten wir dann gut gelaunt am Pool bei sonnigem Wetter und knappen 30 Grad genießen. Ich musste jedoch noch „meine“ 182er übernehmen. Dies war für 16 Uhr am Dienstag geplant. Winfried hatte seine, die V5-LUV, bereits am Samstag übernommen, da der Halter der Cessna einen Check-Out mit Fluglehrer genau auf dieser Maschine vorsah. Meine V5-MKI übernahm ich somit ohne vorherigen Checkflug einen Tag vor der Tour. Hier denke ich im Nachhinein, dass ich besser einen Flug vor dem Trip, seien es nur drei Platzrunden, hätte machen sollen. Die Flugzeuge unterscheiden sich schon deutlich,



nicht nur in der Ausstattung und Avionik. Das merkt man aber erst auf den zweiten Blick. Lesson learned!

DIE ABFLUG NACH BOTSWANA UND DER ERSTE SCHOCK

6. TAG, 20. MÄRZ 2013

Es geht los! Die Koffer sind gepackt und beide Maschinen stehen beim Aviation Center auf Eros. Geplant ist für heute die Strecke nach Maun und dann weiter zum Ziel der nächsten drei Tage: die Savuti Safari Lodge im Norden Botswanas. Unsere Flugpläne sind aktiv, alle Formalitäten zum Ausflug erledigt und ich rollte mit Anne los Richtung Runway 01. Leider hatte ich am Tag zuvor, da ich die Maschine ohne Headset zum Aviation Center rollte, die selbstgebastelte Aufschaltanlage verstellt und die schon ohnehin schwer verständliche Dame von Eros Tower quäkte unverständlich über den Lautsprecher statt über mein Headset. Ich rollte langsam, suchte den Umschalter, und gerade als ich den fand und mich über die jetzt bessere Qualität der Sprache freue, passierte es! Ich streifte mit dem linken Flügel die Halle und das Flugzeug blieb mit einem sanften Ruck stecken.

So ein Mist! Wir sprangen beide sofort nach dem Stillstand des Motors aus der Maschine. Die Passage war eng, das sah ich, aber diesen kleinen Anbau weiter unterhalb des Hallendaches hatte ich einfach übersehen. Ich stieg sofort aus und begutachtete den Schaden. Der Wingtip aus Plastik war eingerissen und das rote Positionslight ganz nach innen gedrückt. So konnte und durfte ich nicht fliegen. Winfried wartete mit Ina und laufendem Motor hinter mir. Ich winkte beide durch und sagte, sie mögen nach Maun fliegen, wir kämen dann später nach. Irgendwie. Beide flogen wie vereinbart ab. Anne und ich standen mit dem beschädigten Flugzeug sichtlich geschockt auf Eros. Unseren Flugplan verschob ich über Funk um zwei Stunden nach hinten in der Hoffnung dass wir morgens um kurz von 8 Uhr Mechaniker finden die uns schnell helfen. Es war nicht so einfach, aber um es abzukürzen: wir waren um 10 Uhr in der Luft Richtung Maun. Der Urlaub war gerettet. Ein Dank an die Jungs der Trio Werft!

DIE FLUGZEUGE

Beide Cessnas waren wirklich unterschiedlich. Das haben wir im direkten Vergleich gemerkt. Ich hatte mit der 1969 gebauten C182M mit dem Kennzeichen V5-MKI beim ersten Start etliches zu lernen. Es war beispielsweise die Einstellung des Mixtures sehr träge. Das EGT bewegte sich fast nicht Richtung die Skala und der Zeiger klebte fast immer ganz links außerhalb, auch beim Peak. Der Fuel Flow Indikator ging gar nicht und blinkte nur die ganze Zeit rot mit Nullen, die Öltemperatur war stets kurz vor dem roten Bereich. Alles Dinge, die mir der Halter der MKI, Michael Meyer, auch einen Tag vorher so nannte. Wenn man die Flugzeuge des Rietberger Vereins kannte, war das hier schon eine andere, vergleichsweise

frühere Ära des Fliegens. Die Funkgeräte hatten keine guten Reichweiten und waren von der Verständlichkeit überhaupt nicht mit „unseren“ GNS 430 zu vergleichen. Ein Autopilot war natürlich nicht vorhanden, aber zumindest war der künstliche Horizont in Ordnung, falls die Sicht mal etwas schlechter sein würde. Der Primer war mit der ersten Aktion schon aus der Verankerung komplett raus gezogen und später fiel auch noch das Headset von Anne aus, da sich Kabel an der rechten Kopfhörerbuchse lösten. Wir steckten dann ihr Headset auf der Rückbank ein. Die Maschine war so verbogen (sicherlich nicht durch meinen leichten Rempler!), dass die Seitenrudertrimmung fast ganz rechts stand. Das war auch bei der Übernahme schon der Fall gewesen.



Die 1962 gebaute C182E von Winfried war ganz anders. Die V5-LUV war gut gepflegt, bestens gewartet, aber auch etwas langsamer. Verständlichkeit und Reichweite des Sprechfunks waren sehr dürftig. Der Mischerhebel kam ohne Feinjustage aus. Die Klappen waren hier noch stufenlos, die Winkelanzeige ohne Funktion. Hatten wir noch mit dem Hintergrund vergleichbarer C182 aus Deutschland mit mindestens 125 Knoten pro Stunde Reisegeschwindigkeit geplant, stellten wir bald fest, dass 115 bis maximal 120 Knoten

eher passten. Dafür nahmen die Motoren auch gute 50 Liter Avgas die Stunde, sauber geleast.

FLUG MAUN / SAVUTI

6. TAG, 20. MÄRZ 2013

Wir stiegen mit der V5-MKI nach dem verspäteten Abflug aus Eros auf FL095. Ich hatte auf Karten im Cockpit verzichtet und statt dessen nutzte ich mein iPad mit der App „Easy Cockpit“ für die Navigation. Als Backup hatte ich ein Garmin 296 dabei und Karten in der Tasche. Auch ein Garmin 100 war an Bord fest eingebaut - für alle Fälle. Leider strahlte die Elektronik der MKI so stark, dass mein iPad kaum ein verlässliches GPS-Signal auf meinem Schoß bekam. Erst als ich das iPad in das Front-Fenster auf das Panel stellte, stabilisierte sich das Signal. Jetzt noch um die Maschine kümmern. Das mit der Mischung war wirklich tricky. Ich hatte nicht genügend Steigleistung und änderte meine Flughöhe in Absprache mit Windhoek Information auf tiefere FL075. Erst nach einigem hin- und her hatte ich den Motor mit optimaler Leistung eingerichtet. Er reagierte enorm träge auf Änderungen und die Anzeigen waren wirklich keine große Hilfe. Also nutzte ich mein Gehör. Nach 3,5 Stunden bei etwas Gegenwind und aufkommender Thermik landeten wir in Maun. Dort waren Ina und Winfried sichtlich erleichtert, dass wir es schafften. Wir aber auch.

Jetzt ging das Abenteuer Fliegen los. Die Low-Level Höhe in Botswana Richtung Savuti ist 3.600 Fuss. Das Gelände selbst liegt bei 3.000 Fuss. Also in 600 Fuss Höhe, ca. 200 Meter, flogen wir auf unsere erste Buschpiste zu, die eine knappe Stunde später vor uns lag: Savuti.

Winfried war Nummer 1, danach landeten wir. Dass keine Tiere auf der Piste waren zeigte unser tiefer Überflug kurz vor der Landung. Auch stand schon ein Jeep der Lodge bereit. Wir waren also richtig. Im Vorfeld hatten wir mit Hilfe des „Airfield Directory of Southern Africa“ und mit „Google Maps“ alle Pisten eingehend studiert.



Unser Guide für die kommenden drei Tage, sein Name war Gwist, hieß uns herzlich willkommen und verstaute unser Gepäck im Wagen. Bereits auf der kurzen Fahrt zur Lodge liefen uns die ersten Tiere über den Weg. Als wir eine Impala-Herde sahen, die nur wenige Meter vor unserem Fahrzeug weidete, wussten wir: wir sind endlich in Afrika angekommen! Der Urlaub begann!

SAFARI-EINDRÜCKE

7. - 8. TAG, 21. BIS 22. MÄRZ 2013

Der Weg zu Lodge war kurz. Direkt bei der Ankunft empfing uns ein großes Komitee mit Erfrischungstüchern im Camp. Alles war sehr gut in die Landschaft um einen kleinen Wald integriert und man konnte die Ausmaße der Lodge durch die dichten Bäume und Sträucher kaum erkennen. Schon beim Begrüßungscocktail sahen wir unseren ersten

wilden Elefanten kaum 100 Meter vor uns am Wasserloch es uns gleich tun. Durst hatten wir alle. Es war jetzt doch ca. 16 Uhr geworden und wir beschlossen keinen Game-Drive (Game = engl. Wild, Game-Drive = „Pirschfahrt“) an diesem ersten Tag zu machen. Ausruhen war angesagt. Ankommen.

Die zweite Überraschung nach den ersten Tieren war die Lodge selbst. Jedes Paar hatte ein eigenes Haus zur Verfügung, mit Glasfront, Terrasse und direktem Blick auf das Wasserloch. Selbst beim Duschen sah man Elefanten oder Gnus nur wenige Meter entfernt im Wasserloch trinken. Der unmittelbar dahinter verlaufende Fluss Savuti, der seit vielen Jahren in diesem Jahr das erste Mal wieder Wasser führte, lockte neben Elefanten auch Hyänen oder Leoparde an. Besonders in den Abendstunden sahen wir reges Treiben. Den Sundowner nahmen wir dann auf der Haupt-Terrasse der Lodge ein, direkt neben dem Wasserloch. Hier wurden auch alle Mahlzeiten (außer Frühstück) gereicht. Das Abendessen war köstlich und von den berüchtigten Malaria-Mücken waren wir komplett verschont geblieben. Das Prophylaxe-Medikament „Malarone“ nahmen wir zwar ein, Anne und ich setzten es aber direkt beim Ausflug nach Maun wieder ab. Es gab für uns keinen Grund zur Anwendung ohne Mückenstiche. Wir hatten ja auch noch die Sprays „Peaceful Sleep“ und „Doom“, welche die Lodge bereitstellte.

Für Savuti hatten wir drei Übernachtungen geplant und somit standen zwei volle Tage für die Safaris zu Verfügung. Unser Guide Gwist war sehr gut mit der Geschichte des Landes und mit Flora und Fauna vertraut. Die Unterhaltungen verliefen alle in englischer Sprache und wir versuchten immer die deutschen Begriffe zu übersetzen. Nicht immer

gelang das, aber es tat dem Erlebnis keinen Abbruch.

Also zwei volle Tage Safari! Morgens gleich um 7 Uhr ging es los - bis ca. 13 Uhr. Dann wieder von 16 Uhr bis 19 Uhr der zweite Teil. Danach schloss der Park und alle Gäste mussten in die Lodges zurückkehren. Die Nacht war angenehm warm. Es waren nur wenige Geräusche in unseren Betten zu hören, nur ab zu zu hörten wir eine Hyäne. Wir schliefen ein und konnten es kaum glauben, was wir gerade erleben. Den Morgen begannen wir mit einem Blick aus dem Bett auf „unsere“ Elefanten, die direkt vor unserer Hütte zum Wasserloch liefen. Die Dichte der Tierarten war für uns so nicht vorstellbar gewesen. Auf wenigen hundert Metern lebten teilweise Impalas, Giraffen, Gnus und Zebras zusammen. Besonders haben es uns die „Loser-Groups“ der Impala-Böcke angetan. Nur einer führte die Herde der Weibchen, die



anderen waren ein Männerverein der Verlierer. So hart ist das Leben.

Am zweiten und somit vorletzten Tag geschah ein Unglück in Savuti. Anne und ich saßen in der mittäglichen Ruhezeit am Pool und schauten den Tieren im Fluss zu, als wir einen Brandgeruch vernahmen. Erst dachten wir an die Zubereitung des Essens in der Küche, dann folgte ein wildes Geschrei hinter dem Haupthaus. Eine komplette Hütte stand lichterloh in Flammen, direkt im Wald, welcher das Camp als Schutz nutzte. Ina und Winfried hatten sich schlafen gelegt und konnten nichts vom Feuer wissen. Die Entfernung vom Feuer zu unseren Hütten waren etwa 100 Meter. Da ich nicht wissen konnte, wie schnell sich ein Buschfeuer in dem kleinen Wald ausbreitet, rannte ich direkt zu Ina und Winfried und schrie beide aus dem Bett. Anne und ich rannten zu unserer Hütte und packten schnell alles ein. Im Zweifelsfall wären wir an das davor liegende Wasserloch gelaufen und hätten zumindest das wichtigste Gepäck gerettet. Im Camp wurde es hektisch. Die Flammen waren mindestens 12 Meter hoch und die Hütte war nicht mehr zu löschen. Mit Gartenschläuchen versuchten die Angestellten des Camps das Feuer unter Kontrolle zu bekommen. Der Wasserschlauch für Notfälle war nicht einsetzbar. Zwar versuchten einige Männer diesen gangbar zu machen, was mißlang. Wie durch ein Wunder spang das Feuer nicht über und nach ein paar Stunden war es auch soweit unter Kontrolle, dass man Entwarnung gab. Die Mangerin des Camps, Angie, verlor im Feuer alles an Habseligkeiten. Es war ihre Hütte gewesen, die das Feuer vernichtete. Den Schock sah man allen an, aber nach wenigen Stunden nahm alles wieder seinen geregelten Weg. Der Betrieb musste weiterlaufen. Winfried sprach abends die

Gäste der Lodge auf eine Spende für Angie an, die sich trotz dem Verlust großartig um alles kümmerte. Es war wirklich schön anzusehen, dass sich alle Gäste daran beteiligten. Kurz vor unserem Abflug am nächsten Morgen übergab er das gesammelte Geld an Angie beim Frühstück. Sichtlich bewegt nahm sie unsere wirklich nur kleine Hilfe an und bedankte sich unter Tränen.

Uns war auch schon fast zum Heulen zumute, mussten wir das Paradies mit den wundervollen Menschen und beeindruckenden Tieren und Landschaften wieder verlassen.

FLUG SAVUTI - SWAKOPMUND

9. TAG, 23. MÄRZ 2013



Unsere Maschinen standen noch auf dem Airstrip. Keines der Tiere hatte sich wohl für die Technik interessiert. Mit der jetzt gewohnten Routine machten wir unsere Maschinen startklar: Checks von Öl, Treibstoff, Entfernen des Sonnenschutzes und Verriegelungen sowie eine kurze Begehung der Startbahn. Die dicksten Steine vor dem Propeller räumten wir ebenfalls aus dem Weg. Kein Risiko. Danach folgte die bekannte „Gravel-Field-Operation“ mit Runup-Prozedur während des Rollens zum Abflugpunkt und ohne zu stoppen langsam auf maximale Motorleistung (Mixture beachten!)

steigern. Dabei übermittelten wir über die Broadcast-Frequenz 124,8 Mhz unsere Absicht nach Maun zu fliegen. Es können durch diese Blindmeldungen in der Umgebung fliegende Piloten, die den Airstrip an- oder überfliegen erkennen, welcher Verkehr gerade auf der Strecke zu erwarten ist. In der Regel werden die Funksprüche auf dieser TIBA-Frequenz nicht bestätigt bzw. beantwortet. Direkt nach dem Start Richtung Nord-Osten ging es im Tieflug über die Lodge in 3.600 Fuss nach Maun. Zwischenstopp für Zoll und Tanken, dann weiter zurück nach Windhoek Eros zum gleichen Spiel. Mit richtig starkem Rückenwind waren wir nach exakt 3 Stunden Flug wieder auf dem Boden von Namibia. Das Tagesziel war jedoch der Atlantik mit der Stadt Swakopmund, eine Flugstunde weiter.

SWAKOPMUND – DER ATLANTIK

9. – 11. TAG, 23. – 25. MÄRZ 2013

Das Gelände fällt auf dem Flug von Windhoek nach Swakopmund innerhalb einer Stunde um über 6.000 Fuss ab. Bereits weit vor der Küste konnten wir einen weißen Schleier am Horizont

erkennen. Wir wussten um den Seenebel, aber die Vorhersage sagte uns klar Sichtflugbedingungen zu diesem späten Zeitpunkt voraus. Meist lichtet sich der Seenebel gegen 11 Uhr und kommt in den Abendstunden zurück. In etwa 1.000 Fuss Höhe flogen wir entlang der Eisenbahntrasse, die kurz vor der Piste 24 einen Knick machte und somit fast zur Schwelle führte. Der Nebel lag etwas weiter draußen über der See und erlaubte es uns die braune Piste in Mitten weiterem Braun doch gut zu erkennen. Auch war das GPS mit uns zufrieden und bestätigte, dass wir korrekt navigierten. Kurz nach uns kam die LUV an, die hier ihren Heimatort hatte. Während die MKI gegen den Wind im Freien geparkt und eingepackt wurde, stellte Winfried seine LUV in den Hangar von Matthias Braune, dem Eigner der Cessna.

Auch hier hatte Silvia alles perfekt geplant. Unser Fahrer Rolf war schon da und fuhr uns direkt vom Flugplatz in das Cornerstone Guesthouse, wo uns Bettina in perfektem Deutsch begrüßte. In direkter Laufweite vom Zentrum und Strand des Ortes gelegen, bietet das Cornerstone eine wunderbare und schön angelegte Herberge. Die sauberen und sehr gut ausgestatteten Zimmer werden nur noch vom allerbesten Frühstück in ganz Afrika (zumindest



empfanden wir das so) übertroffen!

Leider konnte uns Bettina für diesen Abend keinen Platz mehr im „Jetty´s“, dem wirklich besonderen Restaurant auf der großen Landungsbrücke, ergattern. Aber für den kommenden Abend hatten wir einen Tisch sicher. Nicht schlechter aßen wir dann im Ortskern bei Kücki´s, gefolgt vom einen späteren Bier zum Nachtisch im „Brauhaus“. Mich als Wahl-Düsseldorfer überraschte ein großes Schild des „Uerigen“, einer sehr bekannten Düsseldorfer Brauerei, direkt über dem Eingang. Auch hier sprach man wieder deutsch.

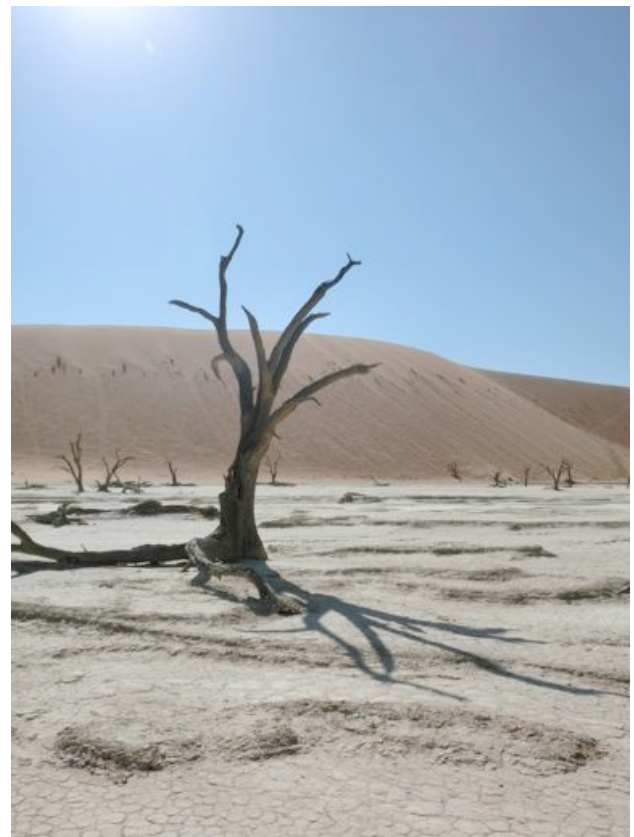
Der nächste Tag hatte Rolf schon für uns geplant. Es ging nach Walvis Bay zu einer Fahrt mit einem Katamaran zum Pelican Point, einer Landzunge mit Leuchtturm im Westen der grauen Hafenstadt. Diesen sollten in den nächsten Tagen noch zweimal überfliegen. Der Hafen von Walvis Bay ist keine Attraktion. Es stapeln sich Container über Container und der kleine Touristenhafen wirkt sehr künstlich und provisorisch. Für ca. 55 EUR pro Person ist der halbtägige Ausflug auf dem Katamaran sehr zu empfehlen. Der Skipper sprach einwandfreies Deutsch. Wirklich viele Alternativen bieten die beiden Orte Swakopmund und Walvis Bay aber auch nicht. Im Ausflug auf dem doppelrumpfigen Kahn waren Champagner und die berühmten Austern der vorgelagerten Bänke enthalten. Neben Robben sahen wir an diesem Tag Flamingos, Pelikane und sogar Delfine.

Den Abend beschlossen wir dann im vortags von Bettina gebuchten „Jetty´s“. Wir hatten leider mit dem Sonnenuntergang kein Glück, denn diese versank in den dichten Nebelbänken knapp eine halbe Stunde vor Sunset. Das schwefelgelbe Abendlicht lies die Szenerie

schon fast unwirklich erscheinen. Das Essen auf den wackligen Bohlen des Restaurants war hervorragend.

DER FLUG NACH SOSSUSVLEI

11. TAG, 25. MÄRZ 2013



Mal wieder Abwechslung: vom Wasser in die Wüste. Über die Namib, die dem Land den Namen gab, geht es weiter nach Sossusvlei zu den weltbekannten Dünen, die in keinem der Reiseberichte fehlen dürfen. Wir flogen die erste Strecke am Strand entlang über den Leuchtturm des Pelican Point, wo wir einen Tag vorher mit dem Katamaran segelten. Die Sicht war zu dieser frühen Zeit noch schlecht und in ca. 700 Fuss Höhe konnten wir nur etwas verwaschen den Boden und die See erkennen. Aber 20

Meilen südlich, als wir die Flamingo-Schwärme über Sandwich Harbour überflogen klarte der Himmel immer weiter auf. Die Namib schob sich mit riesigen Dünen und immer steiler werdenden Abbruchkanten in den Atlantik und die Robbenkolonien wurden immer seltener, da der Strand fehlte. Seit über einer dreiviertel Stunde haben wir keine Menschen oder deren Spuren erkannt. Erst das Schiffswrack der „Eduard Bohlen“ auf der Höhe von Conception Bay war Zeuge menschlicher Tragödien. Hier verließen wir die Küste und stiegen mit der Wüste auf ca. 3.000 Fuss, um nach einer weiteren dreiviertel Stunde den Anflug auf die Piste der Sossusvlei Lodge zu beginnen. Mittlerweile gesellten sich zu den Sanddünen im Osten aufsteigende Berge mit Gesteinsformationen. Die Gegend war eher karg, aber viele Straßen waren in diesem touristisch erschlossenen Gebiet kurz vor der Landung zu erkennen. Winfried hatte 200 Liter Avgas bestellt, welches wir am folgenden Nachmittag auch tanken würden.

DIE DÜNEN VON SOSSUSVLEI

12. TAG, 26. MÄRZ 2013

Die Sossusvlei Lodge war wirklich eine herrliche Oase mitten in der umgebenden Wüstenlandschaft. Wunderschöne Farben schmückten die schöne Anlage im Abendlicht. Unter einem Akazienbaum tranken wir Gin-Tonic und sahen der untergehenden Sonne zu. Kurz danach wurde es dunkel und das Abendessen wurde auf der Terrasse bei Sternenhimmel und Kerzenschein vorbereitet. Mit ganz anderen Eindrücken schliefen wir in den einzeln stehenden Häusern ein, deren Schlafzimmer von einem Zelt überdacht wird und alle Geräusche der Umgebung in die

Träume der Nacht einbauen lies. Die Morgensonne zeigte die ganze Schönheit der Wüste. Noch mit etwas Nebel umgeben leuchteten die Berge in sanften Rot- und Brauntönen. Auch viele Pflanzen zeigten sich trotz der Trockenheit von ihrer schönsten Seite. Der Sommer war zu trocken und das Land brauchte den Regen. Hatten wir mit schwierigem Flugwetter gerechnet, war es bisher fast nur CAVOK mit sehr hoher Wolkenbasis - abgesehen vom Nebel an der Küste.

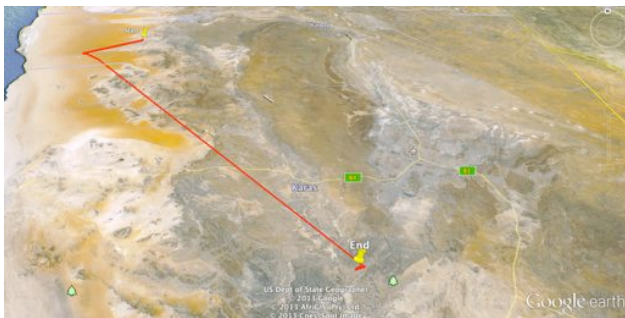
Die Fahrt ging im Jeep zu den bis zu 300 Meter hohen Dünen. Diese stehen in einem sich nach Osten öffnenden Tal. Die Dünen werden entgegen dem Uhrzeigersinn von Nordosten beginnend bis Südosten durchnummeriert. Wir fingen somit bei der Nummer 1 an, die aber noch unspektakulär erschien. Die bekannteste ist die „Nummer 45“. Wir fuhren an diesen wirklich beeindruckenden Sandhügeln vorbei, die wohl wegen des unterliegenden Gesteins nicht mehr wandern, bis zum Ende des Tals. Es ging zu „Big Daddy“ im Südwesten. Dort konnten wir die Düne aufsteigen oder in das etwas westlich gelegene Death Vlei wandern. Das erschien uns ausreichend bei der Mittagshitze. Die Wanderung in diesem ausgetrockneten See war spektakulär. Die seit über 800 Jahren ausgestorbenen Bäume ragen wie riesige schwarze zum Himmel greifende Hände aus dem hellen Untergrund. Viele dieser Bilder sind weltweit bekannt. Mit dem Blau des Himmels ergeben sich Kontraste, die uns bisher als unvorstellbar erschienen.

Unser Fahrer hatte das Mittagessen im Jeep dabei. Kurz nach Mittag fuhren wir in den Schatten der Bäume der Düne „Big Mama“, nördlich gegenüberliegend zu „Big Daddy“, um bei angenehmen Temperaturen im Schatten

einer Akazie ein königliches Picknick zu genießen. Den Nachmittag verbrachten wir dann in der Lodge und die beiden Piloten auf dem nahe gelegenen Flugplatz zum Tanken.

DER FLUG ÜBER DIE WÜSTE NACH FISH RIVER

13. TAG, 27. MÄRZ 2013



Am Morgen genossen wir das Frühstück auf der Terrasse der Lodge. Im Osten war die Sonne bereits auf Ihren Weg in den Norden. Wir hatten auf dem nächsten Flug Richtung Süden somit perfektes Licht für Bilder. Das Tagesziel war der zweitgrößte Canyon der Erde, nach dem Grand Canyon der USA: der Fish River Canyon. Nicht ohne einen kurzen Umweg über die herrliche Dünenlandschaft des Vortrages zu drehen, folgten wir abwechslungsreichen Wüstenlandschaften dem Weg in den Süden. Durch die Reise per Flugzeug fühlt man sich wie im Zeitraffer und erkennt immer wieder sich völlig verändernde Landschaften. Nach über einer Stunde Flug konnte man erahnen, dass wir uns einer sehr zerklüfteten Landschaft näherten. Der Canyon zeichnete sich schon von der Ferne ab.

Der Überflug über die Piste der Fish River Lodge sollte uns die Windrichtung zeigen.

Gleich danach zogen wir unsere Flugzeuge wieder hoch, da das Terrain zur Lodge flach aber deutlich anstieg. Am Rand sahen wir die Häuser, die in der Mitte von einem Haupthaus unterbrochen wurden. Das war unser Zuhause für weitere zwei Nächte. Winfried flog vom Osten an, aber mit entsprechender Vorsicht. Nur wenige hundert Meter vor dem Beginn der Schotterpiste ging es steil bergab in eine Schlucht. Hier Hand am Gas, um schnell auf Abwinde reagieren zu können. Ich setzte mich von hinten leicht rechts versetzt hinter die LUV um die Landung zu filmen. Danach war ich an der Reihe, aber nicht ohne zuvor nochmals Bilder der Lodge von der Talseite des Abhangs zu schießen. Unten erwartete und schon unser Guide für die nächsten Tage: Dube.

Der Eingang zur Lodge verschlägt uns die Sprache. Wir kamen zur Tür auf der Nordseite ins Haupthaus und blickten auf eine riesige Fensterfront. Sie gab den Blick auf den steil nach unten abfallenden Canyon in frei. Mit dem immer wieder gerne gesehenen Begrüßungstrunk wurden wir auf die Terasse geführt hinter der nach wenigen Metern der Fall in die Ewigkeit beginnt. Hier hört wohl die Welt auf, so meine ersten Gedanken.

AUSFLUG IN DEN CANYON

14. TAG, 28. MÄRZ 2013

Jeder hatte hier, wie vorher in Sossusvlei oder Savuti, ein eigenes Haus. Der absolute Schlager aber war die Freiluftdusche auf einer geschützten Seite des Hauses mit direktem Blick in den Canyon. Wir waren verschwitzt von der Reise, also war es doch klar, was zu tun war! Wir konnten uns an der Aussicht berauschen.



Das Haupthaus war sehr stilvoll eingerichtet und durch die warmen Tage, waren die beiden offenen Kamine bisher nicht genutzt worden. Statt dessen lud das Schwimmbad auf der Terrasse des Haupthauses bei leider doch sehr kaltem Wasser unsere beiden Damen zum Schwimmen ein. Den Männern reichte der Anblick der Schönheiten (unsere Frauen und der immense Abgrund dahinter ☺).

Am kommenden Tag ging es mit dem Jeep in den Canyon bis auf die tiefste Stelle, die immer noch Wasser führte. Auch hier war es für diese Jahreszeit viel zu trocken und meist führt der Fish River, der später in den Grenzfluss Oranje fließt, zur gleichen Jahreszeit deutlich mehr Wasser. Unser Guide Dube hat uns in den über knapp 7 Stunden Offroad-Schleichfahrt bis zum „Rockpool“ gezeigt, was ein Fahrzeug alles kann. Er war ein sehr sicherer Fahrer und wir mussten bei den Strecken auch allen Grund haben ihm zu vertrauen. Teilweise fuhren wir

Steigungen hinauf, die uns mit dem Fahrzeug als unmöglich erschienen oder klebten nur wenige Zentimeter von einer steilen Böschung entfernt am schroffen Steilhang, der hinunter zum Boden eines neuen Plateaus führt. Die Mühe lohnte sich: ganz unten in einer der Schluchten war noch Wasser mit vielen Fischen drin, die sich auf alles Essbare stürzten was Menschen anboten. Wir gingen mitten in der Steinwüste mit diesen Fischen schwimmen und genossen die Stille und Abgeschiedenheit. Die Rückfahrt war nicht minder aufregend und interessant. Dube führte uns sicher nach Hause mit vielen Informationen über das Land, die Leute und die Tiere. Auf dem Weg zur Lodge kamen wir noch an unseren Flugzeugen vorbei und winkten Ihnen zu. Ich wusste noch nicht, dass ich gleich nochmals fliegen werde.

Wir lernten eine deutsche Familie in der Lodge kennen, die schon unsere Flugzeuge bewunderten. Der Sohn von Gaby und Jens, der

Marvin, war flugbegeistert. Spontan beschloss ich die Begeisterung weiter auszubauen als Jens mich fragte, ob denn Marvin mal eines der Flugzeuge sehen könnte. Am besten von innen. Ich dachte natürlich gleich weiter und eine halbe Stunde später saß Marvin auf der rechten Seite in der Cessna auf den Copilotensitz und Jens mit dem Fotoapparat gleich dahinter. Der Plan war über die Lodge zu fliegen und dann über die Kante runter in den Canyon, um im Tiefflug alle Details besser zu sehen. Auf die erwarteten Fallwinde nach Passieren des Randes bei der Lodge wies ich hin mit der Bitte die Gurte auch straff zu ziehen. Wir hatten Nordwind und starke Sonneneinstrahlung, was beides für entsprechende Luftbewegungen sprach. Beide merkten kurz danach warum. Es ging nun abwärts, aber mit entsprechenden Sicherheitsreserven. Eine starke Bö verstärkte den Eindruck der Macht der Luftmassen und beide waren beeindruckt von der Schönheit der Natur und dem Abstieg in die tiefe Weite der Landschaft im Canyon.

Nachdem Marvin, als wir später etwas höher folgen, dann auch steuern durfte war der Tag wohl komplett gerettet. Ich freue mich mit beiden, dass der Spaß an der Fliegerei verstärkt wurde. Nachwuchs ist wichtig!

DER FLUG NACH LÜDERITZ

15. TAG, 29. MÄRZ 2013

Das letzte Etappenziel war Lüderitz, wieder am Atlantik gelegen. Hier herrschen in der Regel sehr starke Südwinde, im Gegensatz zum Norden des Landes mit überwiegend Nordost-Strömungen. Mit 28 Knoten, jedoch fast auf der Nase, landeten wir nach knapp 2 Stunden Flug in Lüderitz. Der Wind war so stark, dass wir die Flugzeuge in den Wind drehen mussten und

sofort die Bremsklötze unterlegten. Tanken war mal wieder angesagt. Während wir die Maschinen danach in einen geschützten Hangar (den hatte Winfried vorbestellt) schoben, waren die beiden Damen schon von Marion empfangen worden, die Silvia als unsere lokale Gastgeberin vorsah. Sie brachte uns in das Nest-Hotel, wo wir auch den Abend verbrachten.

DIE GEISTERSTADT

16. TAG, 30. MÄRZ 2013

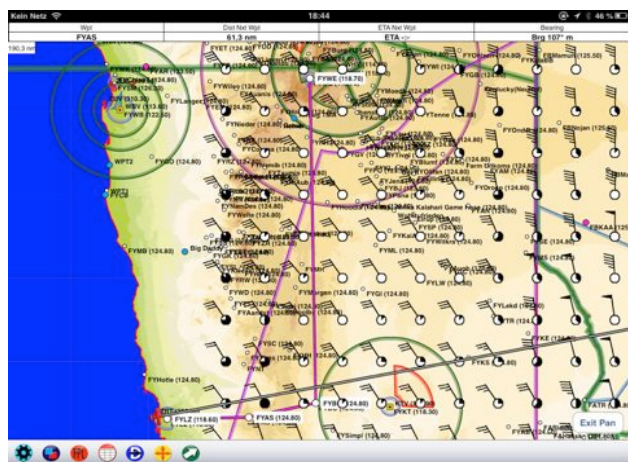
Den letzten Tag besuchten wir noch eine Geisterstadt: Kolmannskuppe. Hier wurde bis 1950 Diamanten abgebaut, bis die Minengesellschaften nach Oranjemund weiterzogen. Die Stadt ist heute verlassen und wird für Führungen etwas in Schuss gehalten. Die meisten Gebäude sind aber verfallen und zeugen von Zeiten voller Reichtum und Wohlstand. Rund um Lüderitz gibt es ein riesiges Sperrgebiet, wo noch heute Diamanten gefunden werden. Namibia bietet vieles an Rohstoffen, so auch Uran-Minen, die wir in der Nähe von Swakopmund überflogen hatten. Neben der Lutherkirche und einigen alten Gebäuden waren das die wenigen aber wirklich sehenswerten Attraktionen in Lüderitz. Marion erklärte uns die Geschichte der Stadt und die Rolle der Deutschen. Bis heute leben viele Nachkommen in der Lüderitz und sprechen neben Deutsch auch das verbreitete Afrikaans und die offizielle Landessprache Englisch.

Am Ostersonntag war dann aber überall reges Treiben, als wir von der Kolmannskuppe zurück kamen. Der Karfreitag zuvor hatte keinen Menschen auf die Straße getrieben und es waren auch alle Geschäfte, Restaurants und sogar

Hotels geschlossen. Zwei Hochzeiten brachten heute viele Leute auf die Straße und es gab ein kleines Fischerfest in Hafen. Wir saßen auf dem Balkon des Ritzi's direkt an der „Waterfront“ und schauten dem bunten und fröhlichen Treiben zu. Ich weiß nicht mehr, wie viele Fotos geschossen wurden.

FLUG NACH WINDHOEK MIT MARGINALEM WETTER

17. TAG, 31. MÄRZ 2013



Der Blick auf die Wetterdaten von „Easy Cockpit“ zeigte es im Vorfeld schon deutlich. Waren am Ostersamstag schon Gewitter in Windhoek zu sehen, schob sich im Laufe der Samstag Nacht eine Front vom Nordwesten auf die Berge östlich der Namib zu. Wir hatten zwei Strecken, die wir am kommenden Tag mit Wissen der aktuellen Wetterlage besprechen wollten: eine westliche Route an der See entlang bis Swakopmund und dann nach Osten Richtung Windhoek oder eine Ostroute hinter den Bergen nach Norden. Ich schlief diese Nacht das erste Mal nicht gut. Druck ist das was in der Fliegerei oft zu Fehlern führt. Ich wollte alle Optionen im Kopf durchspielen und Alternativen haben.

Der Sonntagmorgen brach an mit dem nicht verschiebbaren Flug zurück nach Frankfurt in den Abendstunden. Wir hatten Marion am Vorabend bereits gesagt, dass sie uns schon eine halbe Stunde früher gegen 8:30 Uhr vom Hotel abholen sollte. Unser Plan war am Flugplatz mit dem Met-Office in Windhoek wegen der Route zu sprechen. So holten wir die Flieger zum letzten gemeinsamen Ausritt aus den schützenden Hallen. Der Wind war von Süd schon auf West gedreht und blies nun mit 11 Knoten quer zu Bahn 22, aber weiterhin problemlos für den Start. Den Anruf bei der Dame von Met-Office hätten wir uns schenken können. Sie hatte nur das aktuelle Radarbild und konnte mit Sichtflugpiloten und deren Fragen unterhalb von FL150 wohl nicht viel anfangen. Sie meinte der Norden wäre schon frei von Wolken, die jetzt immer weiter östlich abziehen. Mein Wetter von Easy Cockpit sagte etwas anderes, aber es bestand die Chance auch hier im Norden durchzukommen. Wir entschieden uns für die Route am Wasser entlang und starteten die Motoren.

Bis Conception Bay war das Wetter ordentlich, wenn auch viele Nebelschwaden und tiefe Wolkenfelder von der Seeseite auf Land trafen. Wir staffelten beide Flugzeuge in der Höhe und in der Entfernung zu einem gemeinsamen Waypoint. So waren wir sicher, auch bei Unachtsamkeit oder schlechter Sicht nicht zu kollidieren. Weiter nach Norden zog es sich immer mehr zu. Walvis Bay war IMC (geschlossen für Sichtflug). Wir waren genau drüber, noch in einem Layer, der funktionierte. Für mich gab es jetzt keine Wahl: auf keinen Fall wollte ich versuchen durch die aufgestauten Wolken im Tiefflug der Straße in die Berge zu folgen. Über mir sah ich ein kleines blaues Loch, aber ganz weit oben. Ich schätzte es auf

ca. 8.000 Fuss. Walvis Bay meldete ich, dass ich in deren TMA steigen werde und gab FL075 an, in der Hoffnung dann durch zu sein. Es war kein Verkehr für Walvis Bay im Anflug. Innerhalb des blauen Bandes stieg ich auf, immer darauf bedacht nicht in die Wolken einzufliegen, die immer dichter wurden. Knapp über 8.500 Fuss war es gänzlich blau. Wir hatten es geschafft! In besten Wetter stiegen wir auf FL095. Laut Wetterbericht muss Windhoek offen sein, zumindest für einen Abstieg nach Sichtflugregeln.

Bereits weit vor Windhoek hörte die Staubewölkung auf und 2/8 CU mit Untergrenzen bei ca. 8.000 Fuss empfangen uns. Unsere jetzt letzte Landung in Eros verlief, wie alle Landungen bisher, problemlos. Winfried und ich tankten unsere beiden Cessnas nochmals auf und übergaben sie unseren Ansprechpartnern. Nachdem wir die Landegebühren (ca. 11 EUR) auf Eros zahlten, war auch unser Taxichauffeur, Mr. Kativa,

wieder da. Er fuhr uns sichtlich zufrieden über den Folgeauftrag Richtung internationalen Flughafen Hoses Kutato.. Hatten wir für Stadtfahrten pro Person je 25 N\$ (ca. 2 EUR) bezahlt, konnte er nun pro Person 120 N\$ abrechnen (statt vorher 150 N\$, laut „Preisliste“). Wir waren viel zu früh dran. Aber das war uns jetzt egal. Wir hatten alles geschafft und hatten einen wundervollen Urlaub mit mächtig vielen Eindrücken. Besonders toll war aber auch das Zusammenspiel der beiden Paare, die vorher noch nie gemeinsam in Urlaub waren und bisher noch nie so eng zusammen geplant und gelebt hatten.

Ach übrigens:

Der Film über unseren Tripp folgt. Wir haben über 8 Stunden Videomaterial und über 4.000 Bilder erzeugt, die wir in einem knapp 90-minütigen Film zusammengeschnitten haben.

Mehr Reiseberichte: <http://lsvr.de/reiseberichte.html> (LSV Rietberg eV)

Anhang: Tipps für Flieger

ANFORDERUNGEN AN EINE PPL-VALIDIERUNG IN NAMIBIA

- Kommerzielle Vercharterer verlangen zusätzlich zur PPL Validierung mindestens 50 Flugstunden auf dem Muster, das in Namibia gechartert wird. In den meisten Fällen ist das eine Cessna 182.
- Diese Flugstunden müssen im Flugbuch dokumentiert sein.
- Eine im Heimatland gültige PPL-Lizenz
- Ein gültiges Flugtauglichkeitszeugnis
- ICAO English Language Proficiency Test Level 4
- Schriftliche Prüfung: Namibisches Luftrecht
- Schriftliche Prüfung: Namibisches Funksprechzeugnis
- Einweisungsflug zur Vorbereitung auf den Checkflug (ca. 1h)
- Checkflug zur PPL-Validierung für Namibia, eventuell mit zusätzlichen Theorie-Aufgaben, z.B. Dichtehöheberechnung und Weight & Balance
- Nur ein Prüfungsversuch ist möglich.

KOSTEN FÜR FLUGZEUGCHARTER, AVGAS, VERSICHERUNGEN UND GEBÜHREN

- Aufgrund der enormen Dichtehöhen und wegen der vielen Schotter- oder Sandpisten ist die Cessna 182 in Namibia das „Arbeitspferd“ und das Standard-Flugzeugmuster für die Vercharterung. Die Charterpreise (trocken) liegen im Bereich von 120 bis 165 EUR je Stunde, je nach Ausrüstung und optischem Zustand des Flugzeugs. Oft wird eine Mindeststundenzahl von 1,5-2h pro Tag verlangt.
- Die AVGAS-Preise in Namibia und Botswana liegen zwischen 1,71 EUR und 1,98 EUR. Für einen Flug ins jeweilige Nachbarland wird auf Anfrage ein Preis ohne Umsatzsteuer berechnet.
- Zumindest bei privat vercharterten Flugzeugen wird eine Zusatzversicherung notwendig, die abhängig von der nachgewiesenen Flugzeit auf dem Muster zwischen 120 und 230 EUR für einen Zeitraum von 2 Wochen kostet.
- Auf den Airstrips, die zu den Lodges gehören, kann man meist kostenfrei landen und parken. Eine Ausnahme ist der vom Staat Botswana unterhaltene Airstrip der Savuti Lodge. Hier kosten Landung und/oder 24h Parken jeweils 25 EUR. Landegebühren in Windhoek Eros: 20 EUR, in Swakopmund und Lüderitz: 10 EUR.

INFOS ZU DEN BESUCHTEN LODGES:

- Die Savute Safari Lodge liegt im Chobe National Park, Botswana, am Ufer des Savute-Kanals. Die Lodge hat einen sehr persönlichen Charakter mit kühlen Strohdach-Holz- und Glas-Suiten für 24 Gäste. Das Gebiet ist für seinen Bestand an Elefantenbullen und die einzigartige Interaktion zwischen hiesigen Raubtieren bekannt. Alle Suiten verfügen über private Terrassen, verbundene Schlaf- und Wohnzimmer sowie Ensuite-Einrichtungen. Der Aufenthaltsbereich, die Bibliothek und die Cocktailbar befinden sich im exklusiven Hauptgebäude, das aus Holz und mit Strohdach konstruiert ist. Savute bietet eine Aussichtsterrasse, einen Essbereich im Freien und ein Schwimmbaden, das Wildbeobachtungen an der nahen Wasserstelle erlaubt. Diese Einrichtungen sorgen dafür, dass die Lodge im Vergleich zu anderen typischen Safarizielen einzigartig ist. In offenen Geländefahrzeugen werden bei Sonnenaufgang und am späten Nachmittag Pirschfahrten (Gamedrives) in die Savute-Region, einschliesslich des berühmten Savute Marsh unternommen.
www.desertdelta.com
- Eine Flugstunde südwestlich von Windhoek liegt die Sossusvlei-Lodge am Rande des Namib Naukluft Parks, dem Schutzgebiet mit den Haupttouristenattraktionen Namibias. Hier befinden sich die höchsten Dünen in der ältesten Wüste der Welt. Im Schatten von Kameldornbäumen fügt sich die Lodge perfekt in die atemberaubende Wüstenumgebung ein. Angeboten werden geführte Touren durch das Sossusvlei, Heißluftballonfahrten, Sundowner im Busch, geführte Wanderungen bei Sonnenuntergang, Sternebeobachtung, Bogenschießen und Rundflüge.
www.sossusvleilodge.com
- ‚On the Edge of Eternity‘ ist das Leitmotiv der Fish River Lodge ganz im Süden Namibias. Im Jahr 2009 wurde diese traumhaft schöne Lodge unmittelbar an die Abbruchkante des zweitgrößten Canyons der Welt gebaut. Der in Namibia geborene Architekt Andy Chase hat in sehr beeindruckender Weise die Farben und Materialien der natürlichen Umgebung in die Gestaltung der Lodge einfließen lassen. Der Fish River Canyon Naturpark ist eine trockene, rauhe Landschaft mit felsigen Tafelbergen. Unzählige kleine Rinnsale, Wasserfälle und Seitenarme des Fish River schneiden tiefe Furchen in den Haupt Canyon. Faszinierende Pflanzen und Bäume bringen grüne Farbtupfer in diese einzigartige Landschaft. Dieser Teil von Namibia ist weitgehend unberührt. Die spektakuläre Landschaft bietet dem Besucher das Erlebnis einer ursprünglichen Wüste. Hier gibt es über 100 endemische Sukkulente. Der größte und bekannteste darunter ist der Köcherbaum, Aloe Dichotoma.
www.fishriverlodge-namibia.com

- Eine wirklich schöne Unterkunft hatten wir auch in Swakopmund mit dem Cornerstone Guesthouse. Wir waren gleich in deutscher Sprache empfangen worden und hatten das wohl beste Frühstück der gesamten Reise. Die Zimmer sind sehr sauber und gut eingerichtet, alles in mitten einer Gartenlage. Der Strand und die Innenstadt sind in Laufweite. Wir fühlen uns hier sehr wohl.

<http://www.cornerstoneguesthouse.com/>

SILVIA BLAUROCK / PILOT CHARTER CC

Für alle Privatpiloten, die sich mit der Idee beschäftigen, eine Flugsafari in Namibia und Botswana zu unternehmen, ist Silvia Blaurock die richtige Adresse. Von der konzeptionellen Planung über Tipps zur PPL-Validierung, Vermittlung von Charterflugzeugen, Ausarbeitung kompletter Reiserouten, Buchung der Unterkünfte und Aktivitäten vor Ort, einschließlich Organisation kostengünstiger ‚Ground Transportation‘. Aufbauend auf ihrer langjährigen Erfahrung als CPL-Buschpilotin in Namibia bietet Silvia diesen besonderen ‚Reisebüro-Service‘ für Selbstflieger an. Mehr Informationen zu ‚Pilot Charter cc‘ gibt Silvia Blaurock unter der E-Mailadresse: silviapilotcharter@iway.na oder der Telefon-Nr.: +264-811241935, bzw. Fax-Nr.: +264-61-232689