



# *Flieger über Afrika*

Ein Reisebericht

9. – 26. September 2005

Veit Günl

## 9. und 10. September 2005



Unter uns zieht Südosteuropa vorbei. Erwartung liegt in der Luft. Ich bin wieder einmal auf dem Weg nach Südafrika. Das ist nunmehr meine dritte Reise. Im Gegensatz zu den vorigen bin ich aber dieses Mal nicht allein. Neben mir sitzt Dietmar, der Doc. Und eine Maschine vor uns fliegt Kevin. Er müsste unterdessen Dubai erreicht haben. Er eilt uns voraus, weil er noch etwas mehr Zeit in Johannesburg für die Validierung benötigt. Und in Joh'burg wird noch Karl, Hermann und deren Vater zu uns stoßen. Karl ist der Betreiber von "Skyafrika", gemeinsam werden wir unseren geplanten Namibiatrip antreten.

Na, die Validierung hab ich schon, da bleibt mir der Stress erspart. Und unser Doktor macht es sich einfach. In Ermangelung der englischen Sprache wird er keine Validierung machen und mit mir fliegen. Ich bin gespannt, wie das wird. Wir haben zusammen erst einen kurzen Flug unternommen, aber ich bin zuversichtlich. Am Ende wird es sich auch zeigen, dass das gesamte Team nicht besser hätte sein können. Und der Doc wird noch zu einem richtigen Buschpiloten werden. Kevin wird zum "Käpt'n Kevin" ernannt werden. Wir werden alle um Unmengen Erfahrungen reicher sein, sowohl was das Fliegerische angeht, wie auch vom südlichen Kontinent. Doch soweit sind wir noch nicht. Zunächst quälen wir uns in der Touristenklasse von Meile zu Meile.

Der Flug ist sehr sehr lang. Erst am folgenden Tag um 16:00 Uhr Ortszeit sind wir da und werden von Karl abgeholt. Dennoch, trotz der Reises Strapazen freuen wir uns schon sehr auf das Kommende.

Natürlich führt unser erster Weg nach Brakpan, dem Startplatz unserer Flugsafari.

Wir kommen gerade an, als Kevin seine erste Landung mit der Piper 28-235 und Fluglehrer macht. Die Theorie hat er während des Vormittags bereits hinter sich gebracht. Nun muss er beweisen, dass er auch fliegen kann, dabei ist die Maschine für ihn neu. Zwar hat er bereits eine PA-28 geflogen, aber nur eine Kadett mit 160 PS und nicht 250, wie hier. Und seine Erfahrungen liegen mehr bei der C172. Er wird immer einen erfahrenen Piloten neben sich haben.

So macht er neben der Validierung auch noch gleich ein neues Rating. Das aber recht ordentlich. Er wird von Mark ganz schön ran genommen. muss auch sein, denn Risiken kann man sich hier in Afrika nicht leisten.



Am nächsten Tag wird dann sein Prüfungsflug sein, ohne wenn und aber...

Aber der Tag ist noch nicht zu Ende. Wir fahren schließlich in das Birchwood-Hotel zum Check-in. Anschließend geht es, wie es sich gehört in das High-Flyerz, die mir wohl bekannte Fliegerkneipe, ganz in der Nähe des Hotels. Eine wirklich richtige Fliegerkneipe mit eigenem Cockpit, rausgeschnitten aus einer ausgemusterten 747.

Beim Bier treffen wir, der Doc und ich mit Karl die Vereinbarung, dass wir am nächsten Tag nicht in Brakpan bleiben, sondern nach Kunkuru fliegen, während Kev seine Prüfung noch macht. Wir werden uns am übernächsten Tag erst wieder in Kimberley treffen.

## 11.9.

Es ist Vormittag, als wir die "OHK" aus dem Hangar holen und für die große Reise beladen. Natürlich haben wir viel zu viel Gepäck. Aber rede mal einer mit seiner Frau, wenn es darum geht Anzihsachen zu packen. Da muss für jeden Tag eine neue Hose her und möglichst noch zwei Hemden, man könne ja schließlich nicht so abgerissen rumrennen (und das in der Wüste). Eigentlich sollten die Ehefrauen mal einen Kursus in "Weight and Balance" belegen. Nur fürchte ich, das hilft auch nicht. So werden die Gesetze der Aerodynamic eben neu geschrieben...

Doch ich will nicht schlecht über die Ehefrauen und Mütter reden, schließlich meinen sie es gut

und ermöglichen uns unser Abenteuer. Dennoch sind wir fast froh, das sie nicht dabei sind, sonst müssten wir mit einer Boeing fliegen. Männer - nachvollziehbar - oder ? Frauen - was wären wir ohne euch!

Aber jetzt zurück, wir rollen zur 18 von Brakpan und starten in Richtung Kunkuru.

Ich sitze links, Dietmar rechts. Für ihn ist es der erste Flug in Südafrika, alles neu. Auf mich ruht ab jetzt die gesamte Verantwortung. Zum ersten Mal fliege ich die gesamte Route ohne Sicherheitspiloten, der ja soo bequem ist, weil er funkt und auch ansonsten auf einen aufpasst. Aber 65 Stunden Afrika stehen schon in meinem Buch und irgendwann muss man ja auch mal flügge werden.

Zunächst müssen wir aber mal aus dem Luftraum von Johannesburg heraus, was sich aber als einfach herausstellt. Lediglich die schnell sprechenden Controllor (übrigens meist Frauen) werden mir mit meinem



beschränkten Englisch bis zum Ende der Reise einige Probleme bereiten. An dieser Stellen mein Dank an alle, die dann doch rücksichtsvoll langsamer sprachen. Übrigens kontrolliert Johannesburg-Info nicht nur den VFR-Verkehr ab 1500 ft Ground, sondern auch IFR bis ganz oben. Eine beachtliche Leistung, wenn dann noch solche broken english speaking Pilots mit ihrer Cessna rumknattern.

Doch Herausforderungen haben mich nie geschreckt. Nur meine von der Klimaanlage eingefangene Erkältung macht es mir die erste Woche wirklich schwer . Doch ich bin nicht zum Jammern so weit geflogen. Wo ein Wille ist, ist

auch ein Lautstärkeregler für die fast tauben Ohren.

Unseren "Eingewöhnungsflug" genießen wir aus vollen Zügen. Wir nehmen die neue Freiheit in vollen Zügen auf.

Wir haben Warmbath erreicht und drehen nach West. zu den Waterbergen, unserem Ziel entgegen. Die Navigation ist entschärft, wir brauchen nur der Straße zu folgen. Damit ist die Gefahr, dass ich mich wie beim letzten Mal verfliege gering. Nur den richtigen Berg muss ich noch finden.

"Kunkuru, Kunkuru - Saxon eagle comes back for landing".

"Saxon eagle, runway is clear - Kunkuru" tönt die Antwort aus dem Radio.

Als wäre ich hier zu Hause, setze ich die Maschine nach fast einem Jahr sicher auf die Piste.

Auf das Herzlichste werden wir von John, Theresa und John-Ross begrüßt. Am abendlichen Lagerfeuer gibt es viel zu erzählen . Doch zunächst entspannen wir am Pool und genießen den Sonnenuntergang in den Bergen bei unserem ersten Gin-Tonic.



Leider haben wir nicht mehr Zeit, als über Nacht zu bleiben.

Es ist eine gute und schöne Sitte, dass jeder, der erfolgreich in Kunkuru landet in den Eagle-Club aufgenommen wird. Der zählt unterdessen bestimmt schon 150 verschiedene Mitglieder. John ist irgendwie unschlüssig, was er nun mit Dietmar anfangen soll, denn ich bin ja gelandet. Als er aber erfährt, dass er erst mit 65 Jahren seinen PPL gemacht hat, erklärt er ihn kurzerhand zum "Honory Eagle" der "Eagle Bush Pilot Association", einer wohl seltenen und bis dahin einmaligen Ehre.

## 12.9.

Früh am Morgen bereiten wir unseren Start vor. Der Wind steht günstig, denn wir haben nur eine mögliche Startrichtung. Nach einer Ehrenrunde verlassen wir das Adlernest und fliegen in Richtung Pilanesburg davon. Doch Adler sind treu und werden zurückkehren.

Den Tankstop in Pilanesburg wollen wir nutzen, um eine kurze Besichtigung in Sun-City zu machen. Bereits beim Funk fragt uns der Lotse, ob er uns eine Transportation besorgen soll, was wir natürlich gerne annehmen.

Doch vor dem Vergnügen steht die Pflicht. Tanken, Landegebühren bezahlen und Flugplan nach Kimberley aufgeben, vorsorglich mit Search and Rescue, sonst sucht einen im Fall der Fälle niemand. Damit überbrücken wir einen Teil der Zeit, bis das Auto da ist. Bedauerlicher Weise braucht das Auto doch länger, was unsere knappe Zeit weiter beschneidet. Doch wie sagt man: "Dem geschenkten Gaul schaut man nicht in's Maul". Immerhin ist der Transport kostenlos.



Das Auto bringt uns bis ins "Palace Hotel". Das ist auch für mich neu. Um hier zu übernachten, muss man schon ganz schön tief in die Tasche greifen, zu tief für mich und wohl die meisten Besucher. Deshalb ist das Hotel auch nur beschränkt zu besichtigen. Man sollte es dennoch tun.

Doch jetzt wollen wir uns noch "Lost World" ansehen. Dazu müssen wir den Berg wieder runter. Wir richten uns schon auf einen Fußmarsch ein, aber da steht ein Bus. Schnell entschlossen frage ich den Fahrer, ob er uns bringen könne, was der auch prompt tut, ja er lässt am Ziel auch kurzerhand sein Gefährt stehen und zeigt uns den richtigen Weg. Das nenne ich Service!

"Lost World" schließt sich an das Katarakt-Hotel an, in

dem ich schon einmal zu sündhaft teuren Kosten übernachten durfte.

Es ist phantastisch, mit seiner Elefantenallee, dem Wellenbad und dem gelegentlichen Vulkanausbrüchen. Unerbittlich rennt die Uhr. Wenn wir pünktlich in Kimberley sein wollen, ein Flug vergleichbar durch halb Deutschland, dann müssen wir alsbald zurück.

Ein funkelneuer BMW bringt uns als VIP (natürlich kostenlos) zurück zum Flugplatz. Jetzt sind wir froh, bereits getankt und den Flugplan aufgegeben zu haben, so dass wir sofort starten können. Trotzdem wird es eng werden.

Nach knapp 2,5 Stunden Flug über die Kalahari landen wir in Kimberley. Dort wartet schon die Piper mit Kevin und den anderen Mitfliegern auf uns.





Obwohl es spät ist, wird sich erst um das Flugzeug gekümmert, damit es am nächsten Morgen sofort losgehen kann.

Leider wird am "Big Hole" gebaut, so dass das Museum bereits 16:00 Uhr schließt. Durch unsere Verspätung verpassen wir dadurch den Besuch.

Wir quartieren uns im "Diamond Lodge"-Hotel, einem einfachen Stadthotel für die Nacht ein, bevor wir einen Spaziergang durch die Stadt machen.

Nun, Kimberley ist nicht unbedingt eine Reise wert. Es ist eine einfache, zweckentsprechende Bergarbeiterstadt. Sie läuft Gefahr, irgendwann zu einer Geisterstadt zu verkommen.

### 13.9.

Heute haben wir einen anstrengenden Flugtag vor uns.

Auf dem Flugplatz erfahren wir, wer hier das



Sagen hat. Vor uns hebt ein Luftschiff von DeBeers ab. Nach dem Start wird erst einmal das "Big Hole" überflogen. Besser hätten wir es vom Boden nicht sehen können. Dann geht es in Richtung Upington. Dort müssen wir wieder tanken und die Grenzformalitäten erledigen.

Dietmar sitzt links für den Rest der Reise und landet auch. Leider sind seine Schuhe etwas zu groß, so dass er außer dem Seitenruder auch die Bremsen betätigt.

"There was smoke from the wheels like as from a jumbo" sagt dann ein Flughafenangestellter, der die Landung beobachtete. Damit haben wir unser einziges Missgeschick während der Reise. Ein neuer Reifen ist am Ende der Reise fällig.



Wir verlassen Südafrika. Nächstes Ziel ist bereits Keetmanshoop in Namibia. Dort erwartet uns bei der Landung ein Seitenwind von 28 Knoten. Zum Glück ist die Piste breit, dennoch muss ich noch einmal die Gase reinnehmen, aber alles geht glatt.

Was soll man machen, einen Alternate gibt es nicht. Man kann höchstens so lange fliegen, bis der Flieger von selbst landet.

Auch hier wieder Tanken und Grenze, beides völlig problemlos.

Wir sind nun im "Land unsere Wünsche", aber immer noch nicht am Ziel. Es geht weiter zur Karios-Lodge am Fishrivier. Etwa 4,5 Stunden Flug werden am Abend hinter uns liegen. Und das bei ordentlichen Temperaturen von 28 Grad bei FL65 und immer noch 20 Grad bei





FL85. Die Anspannung ist uns nach der Landung auch anzumerken. Doch es gibt eine sehr gute Medizin. Einige doppelte Gin-Tonic, später auch Namib-Juice genannt, stillen nicht nur ungemein den Durst, sondern sind auch gut gegen Malaria. Was man doch so alles erleiden muss zur Gesunderhaltung!  
Kevin zog die Nase ganz schön hoch, als er

seinen ersten trinken sollte. Aber sehr schnell gewöhnte er sich daran und wurde zu einem wahren Gin-Tonic-Fan.  
Na ja, frisch gezapftes Bier gab es auch noch. Entsprechend "motiviert" stiegen wir die Berge hoch, um den Sonnenuntergang zu genießen. Die Canon-Lodge ist auf wunderbare Weise in die Landschaft integriert, ein absolutes Muss für jeden Namibia-Besucher.

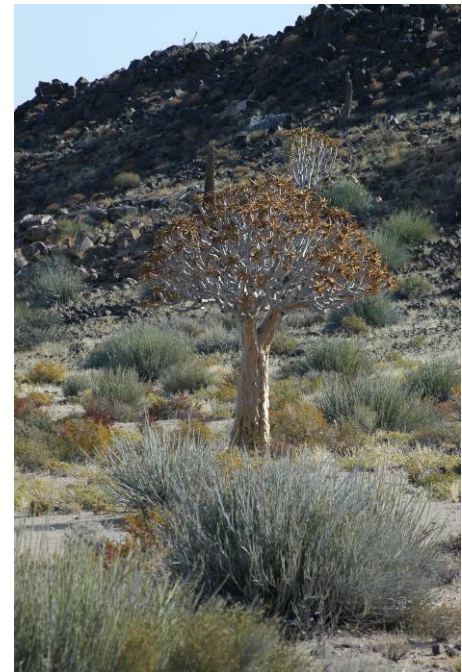


#### 14.9.



Heute ist Safaritag. Vom Boden aus besichtigen wir den Canon. Einsteigen dürfen wir nicht. Das ist nur mit spezieller Genehmigung und ärztlichem Attest gestattet. Während wir den Ausblick genießen, erfahren wir, dass seit 3 Tagen ein Mann vermisst wird. Obwohl man fieberhaft nach ihm sucht, bestehen nur sehr geringe Chancen ihn lebend zu finden. Im Canon

herrschen barbarische Temperaturen und es gibt nur zwei Ausgänge. Wir hoffen für ihn.  
Ähnlich schön wie die Canon-Lodge ist das Canon-Village, was wir auch besichtigen. Ein großer Vorteil von Beiden ist, dass genügend Grundwasser zur Verfügung steht.  
Abends geht es mit dem Jeep auf Safari in die dortige Stein-Namib. Als Flieger betrachten wir kritisch die "Notlandmöglichkeiten" - keine - . Die Steine würden unweigerlich zum Bruch führen. Zum Glück sind wir nun bodenständig und können die karste Landschaft mit den einmaligen Köcherbäumen genießen.  
Mit dem Verschwinden der Sonne kommt die Kaltluft. Es ist bitter kalt. Obwohl wir uns Decken vor den Körper halten, frieren wir wie die Schneider...ich fürchte, dass meine Erkältung sich nun zur Lungenentzündung steigert.  
Ein Grund mehr, in der Lodge zügig zu Medizin zu greifen.



### 15.9.

Am Morgen ist wieder Abflug. Die nächste Etappe geht nach Wolwedan. Nach 2 Stunden sind wir im schönsten Gebiet der Sand-Namib. Typisch rote Dünen mit grüner Vegetation ergeben die schönsten Kontraste. Einige Teile der Etappe fliegen wir in loser Formation und nutzen das für ein ausgiebiges Fotoshooting.

Da die Piper schneller als unsere Cessna ist, fällt es uns leicht, die Piste zu finden. Wir erreichen sie, als Kevin in der Platzrunde ist.

Nach der Landung bei brütender Hitze entladen wir unser Gepäck und verpacken



die Maschinen. Zuvor wird aber noch ein Fass AVGAS herangekarrt und mittels Handpumpe in die Flächen gefüllt. Da das Fass nicht ganz voll ist und erst eine Fläche voll, wird der Rest bei Abflug erledigt. Hätte ich den Preis gewusst, hätte ich das gelassen. Zwei Euro pro Pumpenschwengel (ein Liter), ist für namibische Verhältnisse sehr teuer. Im Schnitt lag der Preis bei 60-70 Cent pro Liter. Aber die Wüstenversorgung fordert ihren Tribut. Im Wolwedan schlafen wir in Zelten. Etwas Anderes hätte auch gar nicht hier her gepasst. Die Eindrücke von diesem

Camp werden zu den Besten der ganzen Reise gehören.

Karl ist so angetan von den Reizen der Wüste, dass er sich sein Bett auf die Terrasse stellt und unter freiem Himmel schläft.

Bei seinem nächsten Aufenthalt will er es sich sogar auf die Düne stellen.

Im Camp ist nichts knapp, außer Wasser. Es muss weit gepumpt werden. Dennoch hat jedes Zelt Dusche und WC.

Der Namib-Juice wird geboren und schmeckt immer besser. Doch die Krönung ist das Dinner. Wahre Meisterköche bieten nicht nur meisterliches für das Auge, sondern auch für den Gaumen. Glatte 6 Sterne wert.. Und das Diner wird mit den typischen Klacklauten der Namas vorgestellt. Wir sind begeistert!

### 16.9.

Ganztagesafari. Wie kann man das beschreiben - gar nicht - . Deshalb fällt der Tagesbericht hier mager aus. Man muss es einfach einmal erlebt haben. Es gibt keine schönere Wüste! Deshalb lass ich lieber Bilder sprechen.



### 17.9.

Ungern verlassen wir das schöne Camp. Vorher wollen wir von Flugplatz aus noch einen Überflug machen. Ich rolle zur Piste und führe dabei eine Inspektion durch. Ein recht tiefes Loch muss ich zuschütten und einen alten Schuh von der Bahn entfernen, dann kann es losgehen.



Leider verpasse ich nach dem Start das Camp und so den spektakulären Anflug der Piper auf das Hauptzelt.

Alle Angestellten winken zunächst freudig dem Flieger zu, als der auf gleichem Höhengniveau auf sie zukommt, bis das Winken etwas hektischer wird...

Wir fliegen nach Norden nach Sossusvlei. Dabei passieren wir die größten Sanddünen

der Welt, was aber weniger anstrengend ist, als diese zu besteigen.

Nun nehmen wir Kurs auf Meobs Bay. Von dort aus wollen wir der berühmten Skelettküste folgen. Die Küste ist wegen ihrer Seenebel sehr gefährlich. Wie gefährlich, sollen wir bald erfahren. Viele Schiffe sind ihm zum Verhängnis geworden. Obwohl wir erst gegen Mittag an der Küste ankommen, hält sich der Nebel immer noch. Per Funk gehen diverse Meldungen hin und her. Ich glaube unter der Decke, die zwischen 500 und 800 ft hoch ist, durchzukommen. Doch plötzlich bin



ich mitten im Nebel. Jetzt geht es nur noch nach oben durch und raus. Zum Glück ist die Schicht nicht allzu dick. Nachdem ich durch den Nebel durch bin, fliege ich wieder zurück in das Landesinnere und folge der Nebelkante.

Von Meile zu Meile weicht der Nebel und es dauert nicht mehr lange, dann können wir im Tiefflug der Küste folgen. Ganz aus der Nähe können wir die Robbenbänke beobachten. Tiefer als 50 ft traue ich mich wegen der Flamingos jedoch nicht.

In Swakopmund hätten wir beinahe den Platz übersehen, weil wir die Piste für eine Straße

hielten. Unterdessen war die Sandpiste durch Asphalt ersetzt worden.

Zwei Tage werden wir hier bleiben. Das "Strandhotel" ist ganz passabel mit seinem schönen Blick auf See und Stadt.



Swakopmund hat noch etwa 3000 deutsche Einwohner. Das genügt, um die Vergangenheit am Leben zu erhalten und Reste deutscher Kultur wie zum Beispiel Sauberkeit zu bewahren.

Irgendwie kommt man sich wie in Kühlungsborn an der Ostsee vor. Auch das Wetter ist ähnlich. Das Wasser wegen des Benguelastromes sehr kalt.

In der Stadt spürt man noch Reste des Flairs vom Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts,



der Zeit von "SüdWest".

In einem Einkaufscenter finden wir bei einem Spaziergang ein Schild mit Rundflugangeboten. Spontan entschieße ich mich für einen Spaß. Ich betrete das Büro, welches von einer jüngeren und einer älteren Frau besetzt ist und frage, ob ein Rundflüge möglich wäre.

"Ja, natürlich."

"Mit was für einem Flugzeug fliegt man denn da?"

"Mit einer Cessna 210."

"Aber der Flieger hat doch nur einen Motor, ist das denn nicht gefährlich?"

"Nein, gar nicht."

"Und wenn der nun stehen bleibt?"

Kevin und Dietmar können sich kaum das Feixen verkneifen. Auch mir fällt schwer, mich zu beherrschen. Schließlich geben wir uns als Piloten zu erkennen und lachen los.

Wir schwatzen noch etwas mit den beiden Deutschen,

bevor wir uns herzlich verabschieden.

### 18.9.

Karl hat einen Pickup besorgt, mit dem wir in die Wüste zu den Sanddünen fahren wollen. Leider finden vorn nur 5 Personen Platz und sitzen wie die Heringe. Da mein Raumbedarf etwas größer ist, melde ich mich freiwillig für die Heckpartie. Zwischen 2 Ersatzreifen kann ich mehr oder weniger komfortabel, aber nicht beengt die Fahrt genießen.

Zunächst fahren wir zum Vogelfederberg. Dieser liegt zwar in einem gesperrten Gebiet, wird aber dennoch gern für Rasten in den Felshöhlen benutzt. Bei Hermann und seinem Vater kommt sofort das Kärntner Blut durch und beide erkunden den gesamten Berg. Wir lassen es geruhsamer angehen und ernten Hermanns Kommentar: "Bei eurem Forschungsdrang wäre San Francisco heute noch ein einsames Schlangennest."



Bei eurem Forschungsdrang wäre San Francisco heute noch ein einsames Schlangennest."

Beim Abstieg glitzert es vor mir. Ich hebe einen winzigen Stein auf und behalte ihn als Erinnerung. Wir können nicht genau feststellen, ob es sich dabei um einen Glassplitter, ein Stück Quarz oder doch um einen Diamanten handelt. Die Wasserprobe spricht zwar für letzteres, aber berechnete Zweifel bleiben. Ist auch egal, für mich ist es zumindest ideell ein Diamantsplitter. Dann setzen wir unsere Reise zu den Dünen fort. Die sind zwar nicht ganz so hoch wie bei Sossusvlei, aber genau so schön und überwältigend.

Karl benötigt 3 Anläufe, bis er den Pickup halbwegs auf unsere Höhe gebracht hat. Das Dünenfahren scheint so etwas wie ein Volkssport zu sein.

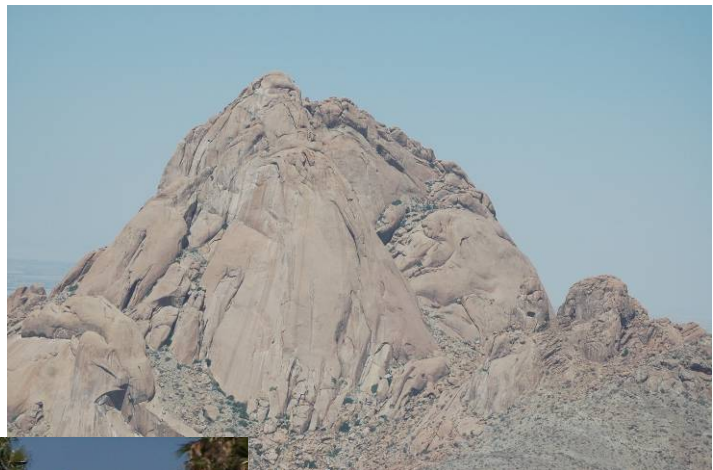
Viele, zum Teil verwegene Reifenspuren zeugen davon.

Unser Rückweg führt uns über Walvisbay, von wo aus wir der Küste folgen. Direkt in der Bucht von Walvisbay können wir eine Delfinschule beobachten und an der Küste massenhaft Flamingos, von denen ja schon die Rede war.

Abends gehen wir Fisch essen. Zum Glück haben wir Plätze im Restaurant bestellt, sonst wäre kein Reinkommen. Besonders lecker ist der frisch gefangene Kabeljau.

### 19.9.

Am frühen Morgen Take-off nach Windhoek - so dachten wir, aber nichts da! Der Seenebel hält uns fest. Mit Okambara telefonieren wir, dass es später wird. Das bringt unser aller Pläne durcheinander. Endlich - und viel zu spät - gegen 13:00 Uhr starten wir. Wir müssen stetig bergauf fliegen, von faktisch 0 auf 6600 Fuß und bleiben dabei gerade mal



1000 ft über Grund, so steigt das Gelände an.

Wir fliegen nicht direkt, sondern in einem Bogen in Richtung Norden, denn die Strecke soll über die Spitzkuppe führen. Und von Okahandija kommen wir dann vom Norden aus nach Eros.

Da ich nicht viel von fremden Flugplanungen halte und lieber meine eigene mache, ist mir aufgefallen, dass Karl den Berg mal so schnell um 100 Meilen versetzt hat. Uh, war ihm das peinlich..

In Windhoek-Eros werden wir schon erwartet, dennoch müssen wir wie immer erst unsere Aufgaben erledigen, d.h. tanken, Gebühren bezahlen und Flugzeug verpacken.

Mario, der uns abholt, ist schon ungeduldig, da noch weitere Passagiere auf ihn und damit auf uns warten.

Ursprünglich hatten wir vor, auf einer Piste in der Nähe der Farm zu landen, aber Karl muss bei seiner Piper die Vakuumpumpe tauschen, die den Geist aufgegeben hat. Bei der Gelegenheit sollte dann auch der Reifen der OHK gewechselt werden, aber dann wegen des hohen Preises doch nicht erfolgt.

Deshalb entschlossen wir uns zur Landung in Eros mit der Hoffnung, bei der Abholung eine Tour durch die Stadt machen zu können. Wegen unserer Verspätung wird daraus leider nur ein Kurztrip. Hier trennen wir uns für die nächsten zwei Tage. Die Finatzer bleiben in



der Stadt, wir fahren nach Okambara. Nach zwei Stunden mit dem Minibus kommen wir dort an. Deutsche Aussteiger haben mitten in der Wildnis eine sehr schöne und gut organisierte Farm aufgebaut. Der Aufenthalt wird zu einem Highlight unserer Reise, da wir auf den Gamedrives auch eine Menge von Tieren aus nächster Nähe sehen.

Nach einigen Namibia-Juice, Bieren und einem zünftigen Grill auf der Terrasse verschwinden wir in unsere Zimmer.

Das Moskitonetz ignorieren wir. Als es in der Nacht aber anfängt zu summen, werfen wir es dann doch schnell über uns. Leider liegt es damit nicht richtig und der davon

ausströmende Geruch raubt mir die Luft und damit den Schlaf. Als mich dann doch ein Moskito sticht, habe ich den Kanal voll und stehe auf.

Das Untergeschoß scheint Insektenfrei zu sein, so dass ich es mir auf einem Ledersofa gemütlich mache. Eine ganze Weile geht das auch gut. Dann aber fängt Mario an durch das Haus zu wandeln und sein Licht weckt mich wieder. Ich beschließe wieder in mein Bett zurückzukehren. Unterdessen bin ich so müde, dass mir alles egal ist.

## 20.9.

Von wegen ausschlafen, nichts da! Es geht auf einen Morgendrive. Die morgendliche Kühle ist angenehm. Auch die Tiere scheinen das zu fühlen, denn neben Zebras, Antilopen, Nashörnern ist viel zu sehen. Nur Elefanten haben sich ein anderes Gebiet gesucht. 15.000 Hektar bieten reichlich Raum. Auf dem Abenddrive finden wir dann auch die Elefanten auf der weitläufigen Farm.

Der Abend wird kurz für uns, denn am nächsten Morgen geht es wieder zeitig raus. Doch dieses Mal bin ich schlauer. Ich hole meinen elektrischen Moskitokiller raus und für eine geruhsame Nacht ist gesorgt.



## 21.9.

Fünf Uhr geht es los. Wir wollen um acht starten, besser wir müssen um acht starten, denn heute wird der Tag der Rekorde werden.

Mit diesem Start beginnt auch unsere Rückreise nach Südafrika. Pünktlich sind wir am Flugplatz. Da es sich gerade so ergibt, erledigen Dietmar und ich gleich noch die Grenzabfertigung und geben alle Flugpläne auf. Kevin muss hier eh durch die Grenze, da die Piper mit ihren Longrangetanks direkt nach Upington fliegen kann. Dafür reicht unser Sprit in der Cessna nicht, so müssen wir wieder über Ketmannshoop nach Upington fliegen.

Endlich sind wir durch. Nachdem das Gepäck verstaut ist, sind wir startbereit.

Unser erster Rekord wartet. Wir starten schwer beladen bei 5600 ft. Zum Glück ist es noch relativ kühl, was auch ein Grund für unseren frühen Start ist. Aber wir müssen über Berge von 8000 ft und da merken wir es schon, dass die Dichtehöhe um die 10.000 ft ist. Ganz langsam geht es hoch. Mit viel Feingefühl erkämpfen wir uns jeden Fuß Höhe.

Wir werden für unsere Mühe und Geduld belohnt. Bei FL85 herrscht absolute Ruhe. Die Maschine ist gut ausgetrimmt und fliegt alleine wie mit Autopilot. Wir können entspannen, was auch gut ist, denn heute liegen allein 6 Stunden Flugzeit über die Namib und Kalahari vor uns. Nicht gerechnet die Bodenzeit für Tanken und Grenze in Südafrika.

Unter uns zieht die Wüste durch. Ein kräftiger Rückenwind verhilft der alten Cessna auf 130 Knoten. Nach zwei Stunden erreichen wir Ketmannshoop. Der Controller fragt beim Anflug, ob wir Grenze benötige, was wir verneinen. Wir brauchen nur tanken. Das Ganze geht recht flott von statten, so dass auch sofort und planmäßig starten können.

Die nächsten beiden Stunden nach Upington sind leider nicht mehr so ruhig. Unterdessen hat die Sonne die Luft so weit erwärmt, dass es auch hier oben recht turbulent wird. Aber es ist auszuhalten und unverdrossen kämpft sich mein "Autopilot Dietmar" durch. Die Außentemperatur beträgt immer noch über 20 Grad, aber unsere OHK schurrt wie eine Nähmaschine.

Wir kommen in Upington an. Außer uns ist niemand da. Während Dietmar sich um Sprit und Öl kümmert, gehe ich mit den Pässen zur Immigration. Der Beamte ist äußerst höflich. Als er den Doc zu sehen wünscht, sage ich ihm, dass er gerade tankt und in wenigen Minuten erscheinen werde. Ich gehe derweilen zum Flieger zurück, um Dietmar zu sagen, dass er mal beim Grenzer vorbeischauchen soll. Da kommt auch schon der Zöllner. Mit einem Blick in die Maschine und der Bemerkung, dass wir doch viel Gepäck hätten, ist die Sache erledigt. Er fragt nur noch, ob wir Feuerwerkskörper an Bord hätten und kontrolliert meine Validierung. Die deutsche Lizenz will er schon gar nicht mehr sehen. Alles äußerst freundlich. Unterdessen kommt auch der Grenzer schon und bringt Dietmar seinen Pass. - Fertig - .

Wir gehen noch einmal zum Terminal in der Hoffnung, etwas Erfrischung zu bekommen. Aber da ist außer zwei, drei Flughafenangestellten niemand mehr. Na gut, dann starten wir eben wieder.

Jetzt wird es richtig interessant. Wir fliegen wieder in die Kalahari und müssen mitten in der Wüste einen Landestreifen finden, von dem wir außer den Koordinaten nichts wissen. Die Karte zeigt an dieser Stelle eine konstant braune Fläche an. Nichts, aber auch gar nichts für die Orientierung. Aber wir gehen die Sache gelassen an. Nur die Latte sollte jetzt nicht stehen bleiben, denn wir haben keine Funkverbindung zu irgend jemand. Was wir nicht wissen, das FIR Johannesburg-Central ist neuerdings an dieser Stelle geteilt und Johannesburg-East mit einer neuen Frequenz geschaffen worden. Das steht aber noch nicht in meinem "Aviation Directory" und so bleiben auf allen bekannten Frequenzen Verbindungsversuche erfolglos. Da das in Afrika des Öfteren vorkommt, regt mich das nicht sonderlich auf. Immerhin fliegen wir in einer absoluten Einöde.

Ich sitze wie meist auf der Reise rechts und plote als Navigator soweit wie möglich die Route mit. Außerdem bin ich noch Funker und Mechaniker, d.h. ich überwache die Motorinstrumente und Sorge dafür, dass der Motor seine ganze Kraft entwickeln kann. Mittlerweile bin ich ein Meister im Leanen geworden. Die Powerkurve ist mir wohlvertraut. Der Doc, links sitzend, ist mein Autopilot. Durch diese





Arbeitsteilung hat jeder zu tun und es wird nie langweilig. Ohne Verzagen hält Dietmar Kurs und Höhe. Auf meine gelegentlichen Fragen, ob es denn noch ginge, ernte ich immer ein kräftiges Nicken, denn sprechen kann er leider nicht. Sein Headset hat ein drastisches Problem mit dem Mikro. Aber wir verstehen uns auch so.

Endlich erreichen wir das Zielgebiet. Irgendwo unter uns soll die "Campbell-Lodge" sein. Wir entdecken eine Piste, die sich aber nicht mit unseren Koordinaten deckt. Etwas weiter, direkt am GPS-Punkt ist die nächste Piste. Das müsste Campbell sein. Doch alle Rufe von mir auf der Unicom und unserer Companyfrequenz bleiben unbeantwortet. Wir können zwar einzelne Personen erkennen, aber

was uns irritiert ist, dass die Piper nicht da ist. Dabei müsste sie zwei Stunden vor uns schon hier sein.

Egal, wir entschließen uns zu landen und notfalls nachzufragen.

Die Landung übernehme ich. Als ich an der Schwelle bin, empfangen wir ein "Cleared to land OHK". Da wissen wir, dass wir richtig sind, denn es ist Karl's Stimme.

Dann klärt es sich auch auf, wieso wir die Piper nicht sehen. Sie war zwischenzeitlich in einem Hangar untergebracht.

Die Farm wurde 2000 von einem deutsch-südafrikanischen Ehepaar übernommen. Unter schweren Bedingungen haben sie die Farmgebäude aufgebaut und bieten Jagdgelegenheiten an.

In der Kalahari muss einfach alles herangeschafft werden. Eine Eigenversorgung außer mit Wild ist nicht möglich. Selbst das Wasser wird aus fast 100 Kilometern herangepumpt.

Wir sind jetzt völlig fertig. Die gereichten Gin-Tonic können die Lebensgeister nur kurzzeitig wieder

wecken. Dennoch werden wir zu einem Gamedrive eingeladen. Der beginnt jedoch schon vor der Abfahrt, als uns eine Kobra präsentiert wird, die soeben 15 Meter neben uns erschlagen wurde.

Auf dem Drive ist nicht viel los. Die Tiere sind zu weit weg und wir schon zu sehr verwöhnt. Aber der Sonnenuntergang wird zum Allerschönsten, den wir gesehen haben. Und da waren wirklich einige schöne dabei.

Nach dem Abendessen können wir kaum noch die Augen offen halten. Deshalb werden wir die wenigen Meter zu unserer Unterkunft mit dem Auto gefahren, eingedenk der Kobra.



## 22.9.

Unbarmherzig geht die Reise zu Ende. Wir müssen auch das gastliche Campbell wieder verlassen. Obwohl Dietmar wieder links sitzt, werde ich auf der Schotterpiste starten. Hier ist er fast sauer, weil er auch mal auf einer Buschpiste starten wollte, nachdem er zum "Honorary Eagle" ernannt wurde, aber Sicherheit geht vor.

Wir fliegen wieder solo. Die Piper mit ihren großen Tanks wird direkt nach Johannesburg fliegen, wir müssen einen Tankstop einlegen.

Karl's Planung sieht vor, dass dieser in Vryburg erfolgt. Vor vier Monaten hat er da schon einmal getankt. In meinem Directory steht auch, dass da Sprit verfügbar ist. Also alles klar!

Etwa eineinhalb Stunden später kommen wir nach Vryburg. Im Funk ist Stille. Aber der Wind ist auch heftig, so dass nicht mit Seglern und Microlight zu rechnen ist. Schnell bestimmen wir die Windrichtung, dann landet der Doc.

Wir rollen auf ein einsames Vorfeld. Von einer Tankstelle, geschweige denn Sprit weit und breit nichts zu sehen. Ich blättere in meinem schlaun Buch nach der Telefonnummer für den Tankwart und rufe an. Die Verbindung kommt auch sofort zu Stande. Allerdings erfahre ich, dass es keinen Sprit gibt.

Nebenan ist eine Gärtnerei. Davor steht ein Auto. Ich frage die Tomaten essenden Frauen, wer denn der



Fahrer sei. Der gibt sich auch gleich zu erkennen. Eine Frau hilft mir, mich mit dem Fahrer zu verständigen, denn der spricht noch schlechter Englisch als ich. Ich bitte ihn, mich in die Stadt zu fahren, damit ich Benzin holen kann. Er lehnt kategorisch ab. Das Auto ist nicht seines, sondern gehört der Stadt. Er hat Angst, bei einer "Schwarzfahrt" erwischt zu werden. Nach längerer Verhandlung

willigt er wenigstens ein, mich in die Stadt mitzunehmen, aber nicht zurück. Er setzt mich bei der Polizei ab und verschwindet. Also gehe ich zum erst besten Officer und schildere mein Problem. Die Polizisten sind erstaunt, was sie doch für einen seltenen Vogel vor sich haben. Einer geht schließlich zu seinem Chef und kommt mit der Nachricht zurück, dass sie mich zur Tankstelle und dann zum Flugplatz fahren. Ich also rein ins Auto und mit vier Polizisten zur Tankstelle. Es gibt auch wirklich verbleiten Super, nur keine Kanister. Also gehen wir vier zum Laden nebenan. Dort gibt es zwar auch keine Kanister, aber Eimer mit Deckel. Ein Polizist entdeckt auch noch einen Trichter mit Sieb. Zufrieden bezahle ich die Behältnisse. Die Kosten belaufen sich übrigens auf die Gleichen wie für 20 Liter Super.

Zurück zur Tankstelle sind die Eimer schnell gefüllt. Mit den 40 Litern müsste ich bis nach Klerksdorp kommen, wo ich hoffe AVGAS tanken zu können.

Aber erst einmal bringen mich die Polizisten zum Flieger zurück. Dietmar staunt nicht schlecht, als ich so ankomme. Aber auch er war nicht untätig und hat eine Leiter besorgt. So ist die Betankung nur noch Formsache.

Mit den 40 Litern MOGAS starten wir nach Klerksdorp. Wieder haben wir starken Rückenwind um die 30 Knoten. Das kann uns nur recht sein. Ohne Klagen nimmt der Motor den ihm fremden Kraftstoff. Einzig auf die EGT-Temperatur muss ich achten. Aber das kenne ich ja bereits von meinem letzten Trip nach Mocambique. Klerksdorp hat 3 Bahnen. Doch wegen des starken und böigen Windes müssen wir die kleinste Grasbahn nehmen. Der Doc bringt die Maschine sauber runter. Zum Glück ist die Tankstelle besetzt. Ansonsten sind wir wieder allein am Platz.



Während Dietmar tankt, suche ich nach etwas Trinkbarem. Verkaufen will man uns nichts, obwohl genügend Büchsen da wären, also begnügen wir uns mit Wasser. Es ist so heiß, dass ich mir sogar welches übergieße. Die Erfrischung hält aber nur kurz.

Als ich zurückkomme, gibt es ein kleines Problem. Die Tankstelle akzeptiert keine Kreditkarte. Wir haben zwar noch genügend Bargeld, nur kommt komischer Weise niemand darauf damit zu bezahlen. Da das AVGAS aber nunmehr in den Flächen ist, bekommen wir ein Formular mit den Bankdaten zur Überweisung. Anscheinend kommt das hier öfters vor.

Dietmar ist glücklich, dass er nun doch noch zu seinem Graspistenstart kommt. Wir müssen wieder die kurze und leicht ansteigende Bahn nehmen, aber mit dem Wind ist das kein Problem.

Nun folgt die endgültig letzte Etappe unserer Namibiareise. Es geht wieder nach Brakpan.

Während des Fluges melde ich mich wieder bei Johannesburg-Info. Von dort erhalte ich genaue Anweisungen, wie ich in den kontrollierten Luftraum einzufliegen habe. Mitten in der schwer verständlichen Ansage plappert plötzlich jemand rein. Ich bin so konzentriert, dass ich denke, es ist Dietmar. Also boxe ich ihn mit meinem Ellenbogen mehrfach in die Rippen. Erst später merke ich, dass es gar nicht der arme Kerl war, sondern das andere COM. Wir haben später noch viel über die "gebrochenen" Rippen und blauen Flecke gejuxt.

Dann kommt Brakpan in Sicht. Wir suchen wieder den Windsack und Dietmar macht seine letzte Landung.

Als wir zum Hangar rollen und den Schlüssel das letzte Mal umdrehen, ist wieder das komische Gefühl da. Das war's dann wohl wieder mal...

Das Leg heute war wieder 4,5 Stunden. Insgesamt aber 26 Stunden oder 2600 Meilen.

### 23.9.



Aus organisatorischen Gründen ist unsere Abreise erst am 26. geplant, so dass wir nun noch etwas Zeit für Joh'burg haben. Deshalb lassen wir uns zur EastRand-Mall fahren, Shopping ist angesagt. Meine Frau hat gedroht, mich aufzuhängen und zu trocknen, wenn ich nicht einen ganzen Koffer voller Bilton mitbringe. Diese Drohung kann ich so nicht im Raum stehen lassen...

Wir wohnen in der "Road Lodge", einem Hotel in "Carnival City", einem Spielkasinokomplex von Johannesburg. Von oben sieht es wie ein Zirkus aus und befindet sich im Final der Piste 36 von FABB. Die Flieger nennen das auch das

"NDB von Brakpan".

Obwohl wir alle nichts vom Glücksspiel halten, sind wir doch jeden Abend dort hingegangen, denn da gab es das beste T-Bone-Steak weit und breit.

Heute treffen wir uns hier mit Guido, einem schweizer Piloten. Wir hatten uns bereits per Mail oft ausgetauscht, nun wollen wir uns auch persönlich kennen lernen und einige Biere trinken.

### 24.9.

Endlich ist es Zeit, die Stadt richtig kennen zu lernen. Mit Karl und Hermann unternehmen wir eine Rundfahrt. Das Ergebnis ist ernüchternd. Überall wo sich Schwarze niedergelassen haben ist es schmutzig und alles verfällt. Die weiße Bevölkerung hat die angestammten Plätze im Zentrum verlassen und ist an den Stadtrand



gezogen. Viele Firmensitze sind verlegt und die Verwaltungsgebäude der einstmaligen großen Firmen verwaist.

Überhaupt fehlt der Stadt ein Gesicht. Definitiv nicht der Ort, an dem ich leben möchte. Heute zählt Johannesburg zu der Stadt mit der weltweit größten Kriminalität. Anschließend fahren wir zum Kriegsmuseum. Das ist schwer zu empfehlen, da hier auch sehr seltene Flugzeuge zu bewundern sind. So zum Beispiel eine Me-262. Aber die Exponate reichen auch bis zur Zeit des ersten Weltkrieges zurück. Die militärischen Auseinandersetzungen Südafrikas sind sehr anschaulich dargestellt, aber nicht glorifiziert.



## 25.9.



Karl ist der Meinung, wir sind zum Fliegen hier und will noch eins draufsetzen.

Da wir noch Flugzeit gut haben, hat er sich etwas einfallen lassen. Wir fliegen mit der C182 zu den Drakensbergen.

Ursprünglich wollte ich, dass Kevin fliegt. Mit der 172er ist er sehr gut vertraut und mit der P28-235 auch mit einer komplexen Maschine mit Verstellprop auch ganz gut in Übung. Die Piper und die 182 sind sich sehr ähnlich. Allerdings hat er kein Rating, aber Karl würde daneben sitzen.

Ich hingegen wollte mich als Passagier fühlen und in aller Ruhe filmen.

Doch Karl regelt das anders. Da wir beide relativ heavy sind, ist es ihm lieber, wenn

wir so nahe wie möglich am Schwerpunkt sitzen.

Naja, zuerst war ich nicht so richtig begeistert, weil ich es ja ruhig angehen lassen wollte und die Flugzeit auch nicht brauche. Außerdem habe ich zwar ein Rating auf der 182, aber keine Erfahrung.

Aber egal, Karl rechts, ich links und los geht es. Nicht ohne Blick in das Handbuch und Briefing.

Am Anfang kam ich mir vor wie Dietmar, als wir beide zusammen geflogen sind. Eine Menge kleiner Fehler, die von der Seite berichtet wurden.

Ja, es gibt schon Unterschiede! Doch mit der Zeit werde ich mit der Maschine immer vertrauter und es beginnt mir Spaß zu machen.

Dann sind wir in den Drakensbergen und fliegen über Lesotho. Whau, wild und schön! Doch es heißt aufpassen. Leewirbel und Fallwinde fordern die gesamte Aufmerksamkeit. Gerade ist es noch schön ruhig, im nächsten Moment wird es ruppig. Wir fliegen in FL95, aber die Berge sind noch höher.

In aller Ruhe beschreibt uns Karl die Felsformationen. So schön die Drakensberge aus der Luft sind, wie schön müssen sie erst am Boden sein..





Ich könnte hier noch viel länger fliegen, aber irgendwann beginnt immer der Rückflug. Umso näher wir Joh'burg kommen, desto schlechter wird die Sicht. Kein Horizont ist zu sehen. Zum Teil ist die Luft wegen des starken Windes voller Staub, zum anderen Teil aber auch voller Qualm von unzähligen Buschbränden.

Man kann sagen, dass der Flug nach Lesotho der krönende Abschluss war.

## 26.7.

Am Abend geht unser Flug nach Old-Germany. Karl hat zwar versucht, uns die Wartezeit durch einen Flug mit einer Tiger-Moth zu verkürzen, aber leider hat das nicht geklappt. Die Maschine war nicht verfügbar. Naja, vielleicht beim nächsten Mal...

So sagen wir wehmütig bye-bye zu "Skyafrika", haben aber schon wieder ganz vorsichtig Pläne gemacht. Karl, das hast Du gut organisiert! Obwohl nicht alles so geklappt hat, wie wir es uns vor der Reise ausgedacht haben, war es doch ein voller Erfolg. Den Rest holen wir später nach!

Bis Dubai fliegen Kevin, der Doc und ich zusammen. Dann steigt Kev in die Maschine nach München und wir nach Frankfurt.

Ich will gerade in den Transferbus steigen, als ich Jubelschreie hinter mir höre. Kevin hat einen Platz in der Businessclass bekommen. Er freut sich riesig, wir gönnen es ihm. Aber um Mitternacht kommt er uns besuchen. Nicht dass er Sehnsucht hat, nein er will Dietmar zu seinem 68ten Geburtstag gratulieren. Zu dritt begeben wir uns zur Gally und trinken aus diesem Anlass unseren vorerst letzten Namib-Juice.

Dubai - Kevin hat sich verabschiedet, bei ihm ist Boarding. Wir sitzen noch rum, ohne dass unser Flieger auch nur an der Tafel erscheint. Irgendwie macht mich das stutzig, denn wir sollen nur 20 Minuten später starten. Ich gehe also zur Information und frage nach dem Gate.

Natürlich ist das Gate 35 am anderen Ende des Terminals. Als wir dort ankommen, ist das Boarding im vollen Gange. Aber Eile wäre nicht nötig gewesen, wir starten mit 45 Minuten Verspätung. Emirates hat es weder beim Hin-, noch beim Rückflug fertig gebracht pünktlich zu sein.

Tja, was gibt es sonst noch von der Heimreise zu erzählen: "Viel zu lang!". Insgesamt werden wir am Ende etwa 36 Stunden unterwegs gewesen sein.

Nun, bei meinem nächsten Abstecher nach Südafrika werde ich wohl einen Direktflug nehmen. Und das wir wieder fliegen werden, steht fest!

Wie immer gelten meine letzten Worte Karl, als Verkörperung von "Skyafrika". Bei der Vorbereitung der Reise haben wir uns ganz schön gefetzt, weil Wünsche und Realisierbarkeit doch differierten. Aber was Karl dann organisiert hat, war Klasse. Oder wie will man sonst die über 3000 Fotos und die zwei vom Afrikafieber infizierten Piloten sonst erklären? Bei mir ist eh alles zu spät. Ich muss jetzt wieder fleißig "Körner sammeln", damit die Ostküste nicht so lange warten muss.

Unser Dank und Gruß geht aber auch an all die netten Leute auf Kunkuru, im Fishrivier, in Wolwedan, Okambara und Campbell. Grüße gehen auch zu unseren angenehmen Reisebegleitern nach Kärnten.

So, das war die Kurzfassung. Wer mehr wissen will, der muss schon mal mitfliegen. Auf alle Fälle habe ich jetzt für den Winter genügend Gesprächsstoff.

*Bis bald!*

*Wir sehen uns in Afrika..*

