



The flying bushhawks

Südafrika/Namibia
November 2009

Reinhilde Schneider
Sönke Reif

AFRIKA - immer wieder

Seit ein paar Jahren reisen wir mit dem Kleinflugzeug durch das südliche Afrika. Das Fliegen über diese faszinierenden Landschaften lässt uns nicht los. Auch auf diese Reise bereiteten wir uns monatelang vor, planten Flugrouten, kalkulierten Sprit, loteten Tankmöglichkeiten aus, suchten Unterkünfte und prüften nicht zuletzt unser Budget.

Themenschwerpunkt dieser Reise sind Ziele in Namibia in besonderer Verbindung mit dem Fliegen.

Montag, 26. Oktober
Pretoria

Nach 10 Stunden Flug in einer unbequemen 747 der Lufthansa wartet ein kleines Mietauto in Johannesburg auf uns. Durch eine einzige große Baustelle fahren wir von dort nach Wonderboom/Pretoria. Ganz Südafrika befindet sich im WM-Fieber 2010.

Markus Möllmann, unser südafrikanischer Freund und Inhaber der Firma Bushpilot Adventures, hat uns in einer netten Unterkunft (Platinum Lodge) gleich neben dem Flugplatz eingebucht. Am späten Mittag erwartet er uns im Restaurant „Giovannis“ im Airportgebäude.

Da sind wir wieder und blicken auf Vorfeld und Landebahn. Auch Wonderboom hat sich in eine Baustelle verwandelt, um WM-gerüstet zu sein. Nächsten Woche sollen Linienverbindungen mit der 737 nach Kapstadt und Durban aufgenommen werden. Markus eröffnet uns, dass unsere 3D-OII, die zur ZS-IFB mutiert ist, in der Werft steht. Ihr Lycoming Motor wartet noch auf seinen fünften Kolben und Zylinder, denn bei der aktuellen Inspektion wurde ein Kompressionsverlust am fünften Zylinder festgestellt. Morgen soll alles fertig sein. Zum Glück hatten wir einen extra Tag eingeplant.

Dienstag, 27. Oktober
Pretoria

Vormittags trifft uns Markus in der Platinum Lodge und bringt auch unsere frisch verlängerten südafrikanischen Validations mit. Wir hängen anschließend den ganzen Tag in der Nähe der Werft herum. Es gilt Präsenz zu zeigen, damit das Flugzeug fertig wird, denn noch einen Tag wollen wir nicht warten.

Am späten Nachmittag ist es dann so weit: Kolben und Zylinder sind eingebaut, alle Checks von der Werft durchgeführt. Der Motor wurde zudem auf abenteuerliche Weise gereinigt: Ein Mitarbeiter sprüht ihn ohne Atemschutz mit vernebeltem Benzin ab. Ein Werkstattflug gehört hier nicht zum üblichen Prozedere. Also machen sich Markus und Sönke auf zu einer Platzrunde. Ich beobachte das Ganze von der Terrasse des „Giovanni“ aus und hoffe, dass bei dem Checkflug alles gut geht. Nach 20 Minuten sind die beiden wieder wohlbehalten am Boden. Die ZS-IFB bekommt noch eine Wäsche und wird anschließend von uns schon einmal mit unseren Überlebensvorräten beladen. Um das Be- und Entladen zu erleichtern und um Gewicht zu sparen, ist die Rückbank der C 182 ausgebaut. Markus hat uns noch sechs 2 l Colaflaschen besorgt, die stabilsten Gefäße für unseren Wasservorrat, denn sie überleben angeblich jeden Crash. Um morgen das Gepäck nicht so weit schleppen zu müssen, parken wir das Flugzeug verbotenerweise gleich neben der Drehtüre zum PKW-Parkplatz. Markus verspricht uns, morgen früh das Wetter durchzugeben, und so beschließen wir den Abend bei kühlem Windhoek Lager.

Mittwoch, 28. Oktober
Wonderboom - Upington



Der Mittwoch begrüßt uns mit einer Wolkendecke mit unbekannter Wolkenuntergrenze zwischen Wonderboom und unserem Ziel, Upington im Westen. Sicherheitshalber planen wir einen Ausweichflugplatz (Rustenburg) östlich der Wolkendecke ein.

Wir bepacken unsere ZS-IFB, die Checks sind erledigt, die beiden GPS programmiert, es kann losgehen. Anscheinend haben wir die Rushhour erwischt. Fast 40 Minuten dauert es, bis wir die Starterlaubnis erhalten. Die Kommunikation mit der sehr netten Kontrollerin klappt gut und

schon sind wir in Richtung Westen unterwegs. Es ist sehr diesig, am Horizont zeigt sich eine nicht einschätzbare Wolkenschicht. Doch wir haben Glück: Die Wolken lösen sich bald auf, die Basis hebt sich und wir erreichen ohne Probleme nach 2 h unseren geplanten Zwischenstop Vryburg. Wir dachten eigentlich, dort zumindest einen Colaautomaten zu finden, jedoch gibt es nur eine Baustelle an der geteerten Landebahn. Ein tiefer Überflug veranlasst die Bauarbeiter zu einem Rückzug vom Rand der Bahn und so können wir sicher landen. Nach kurzer Pause bei heftigem Wind und großer Hitze starten wir zum zweiten Streckenabschnitt nach Upington. Die Landschaft ist zu dieser Jahreszeit grüner und nicht so trostlos wie im Frühjahr 2008. Heftiger Nordwind versetzt uns nach Süden. Nach weiteren 2 h melden wir uns in Upington an. Dort hat sich einiges geändert. Die letzten Jahre durften wir immer auf der 4,9 km langen Runway 17/35 landen. Diesmal sollen wir auf der früher gesperrten 01/19 landen. Auch ein Airlinepilot mit einer aus Kapstadt kommenden 737 ist etwas verwirrt und fragt nach der Landeerlaubnis auf der 17/35, was ihm ebenso verwehrt wird. Später finden wir heraus, warum: Vom Tower ist die lange Landebahn nicht einsehbar. Nach neuen Regeln müsste immer die Feuerwehr zur Start- und Landebahn geschickt werden. Überdies wird heftig gebaut: Für die WM wird in ein neues Empfangsgebäude investiert, die alten werden renoviert. Das Personal ist nett und hilft uns auch bei der Kontaktaufnahme mit Eben und Ansa Mocke, unseren Gastgebern für die Nacht. Am Ufer des Oranje genießen wir ein kühles Bier und tauschen mit den beiden Neuigkeiten aus. Eben's business mit RAF 2000 Gyroplanes, die vor allem in der Landwirtschaft und auf Wildfarmen eingesetzt werden, läuft gut.

Donnerstag, 29. Oktober
Upington - Bitterwasser



Der heutige Tag beginnt mit Bürokratie. Ausreisedokumente für unser Flugzeug und uns sind auszufüllen, eine nette Dame stempelt unsere Pässe ab und interessiert sich sehr dafür, wie man fliegen lernt, vor allem als Frau. Unser Gepäck wird durchleuchtet und der Zoll inspiziert unser Flugzeug. Jetzt werden noch die Tanks und die 4 Stahlkanister mit dem günstigsten südafrikanischen Sprit gefüllt. Letzteres wird auch in Südafrika immer schwieriger. Nachdem alle Gebühren bezahlt sind und der Flugplan aufgegeben ist, kann es losgehen nach Namibia. Der Kontrollor ist sehr

hilfsbereit und faxt den Flugplan gleich nach Bloomfontain, die Referenznummer kommt umgehend zurück. Wir werden am Funk noch 50 nm von Upington begleitet und melden uns dann bei Johannesburg West. Kein gemeldeter Verkehr auf unserer Strecke. Es geht lange still über die südliche Kalahari nach Nordwesten. Kurz vor Keetmanshoop können wir Kontakt zu Windhoek Control herstellen. Keetmanshoop, ein unmanned airfield und port of entry, haben wir bereits in Sicht und bitten Windhoek Control unseren Flugplan zu schließen. Um diesen Flugplatz ist er sehr ruhig geworden, Treibstoff gibt es schon lange nicht mehr. Trotzdem laufen die Einreiseformalitäten unkompliziert. Sönke ist dort bekannt wie ein bunter Hund. Die Emigrationdame erkennt ihn gleich, sucht nach ihren Stempeln der letzten Jahre und findet diese auch. Bald können wir in Richtung Segelfliegerparadies Bitterwasser starten. Nach 1,5 h Flug Richtung Norden sind die ersten Salzpflanzen zu erkennen, rote Sanddünen der Kalahari begleiten uns.





Die Bitterwasser Lodge, Heimat des Bitterwasser international Flying Clubs, liegt am Rand einer Pflanze. Die Segelflieger benutzen die Salzpflanze als Start- und Landebahn, für schwerere Flugzeuge wie unseres gibt es eigene Bahnen am Rand. Schon seit 1960 ist Bitterwasser, damals unter dem Namen Diamantenfarm, bei Segelfliegern bekannt. Die Thermik von Bitterwasser ermöglicht Segelflugrekorde, besondere Flugleistungen wurden und werden mit einer gepflanzten Palme verewigt. So entstand nach und nach die Palmenallee. Kaum haben wir aufgesetzt

und vor den Hangars der Segelflugzeuge geparkt, werden wir auch schon abgeholt. Kühle Getränke und ein nettes Chalet warten auf uns.

Freitag, 30. Oktober
Bitterwasser

Die lange Anreise von Wonderboom zu den Weiten Namibias liegt hinter uns, endlich können wir uns auf Bitterwasser entspannen. Das Flugzeug wollen wir jedoch nicht einen ganzen Tag „untätig herumstehen“ lassen. So planen wir einen kleinen einstündigen Dreiecksflug über die Kalahari. Zunächst faszinieren uns jedoch die Zollformalitäten für die Segelflugzeuge, die in mehreren Containern aus Memmingen angekommen sind. Dieses Wochenende soll die Segelflugsaison beginnen. Gegen Mittag ist die ganze Aktion überstanden, die fünf Inspektoren haben ihre Uniformen wieder abgelegt und verabschieden sich wohlwollend. Unser Dreiecksflug führt Richtung Süden nach Stampriet in einer fruchtbaren Fluss-oase des Auob-River. Zurück geht es über die westlichen Ausläufer der Kalahari.



Nach unserem kleinen Ausflug tanken wir aus Fässern die ZS-IFB wieder voll. Da der Pumpenschlauch sehr sparsam bemessen ist, müssen wir unsere C 182 mit der Nase fast in das Tankstellenhäuschen schieben. Nach getaner Arbeit beschließt eine spannende Farmrundfahrt den späten Nachmittag. Das Wetter bietet uns ein Schauspiel, rund um uns stehen Gewitter und wir werden auch einmal ziemlich nass. Zum Sundown legt sich der heftige Wind und wir genießen einen Bilderbuch-Sonnenuntergang mit Sekt, Windhoek Lager, Biltong (Trockenfleisch) und Snacks.

Samstag, 31. Oktober
Bitterwasser - Immenhof

Ein kräftiger Seitenwind mit mehr als geschätzten 25 kn stellt uns vor eine Herausforderung. Die 09/27 kommt nicht in Frage, die Salzpflanze sollen wir mit unserem schweren Flugzeug nicht benutzen. So bleibt uns nur noch die Safety Runway 01/19 mit angeblich 800 m



Länge. Bei der Inspektion per Auto finden wir ein paar frisch gegrabene Erdlöcher, die rasch beseitigt sind. Leider ist die Bahn in beide Richtungen uphill mit einer Delle in der Mitte, die 800 m sollten trotzdem ausreichen. Nach dem Start gehen wir auf Kurs 340° und erreichen nach 2,5 Stunden Immenhof, die Farm der Familie von Seydlitz inmitten der Dornbuschsavanne. Friedhelm und Ria betreiben zusammen mit ihren Kindern eine Wild- und Gästefarm und ein kleines Flugsafariunternehmen. Da die gesamte Familie fliegt, ist Immenhof ideal für uns. Man kennt sich mit der Fliegerei in Namibia hervorragend aus

und wir bekommen dort viele, hilfreiche Informationen, z.B., wo und wie wir im Norden Namibias tanken können. Wir parken unsere C 182 neben dem kleinen, offenen Doppelhangar, in dem Friedhelms zwei C 210 auf ihren nächsten Einsatz warten. Jetzt genießen wir Ria's ausgezeichnete kulinarische Südwest-Küche, die wirklich nicht zum Abnehmen geeignet ist.

Sonntag, 01. November
Immenhof - Vingerklip - Immenhof

Heute wollen wir Steffi Reitz, namibianische Neubürgerin aus dem deutschen Südwesten, besuchen. Sie ist frisch verheiratet mit Hendrik, dem Besitzer der Farm Omburo Ost, und hat im alten Farmhaus einen Gästebetrieb begonnen. Wir sind natürlich neugierig auf Steffis neues Heim. Die 5000 ha große Farm war schon immer für ihre Felsmalereien und Gravuren berühmt. Nach einer halben Stunde Flug Richtung Vingerklip entdecken wir sie auch schon von oben und schießen als Gastgeschenk für Steffi ein paar Luftaufnahmen. Die Farm liegt direkt am trockenen Ugab. Wir fliegen ein paar Minuten weiter zur Landebahn der Vingerklip Lodge. Nach der low field inspection sind wir mit der Landebahn zufrieden und beginnen den



Omburo Ost



Anflug. Im Endteil steht plötzlich eine Gruppe Oryx-Antilopen auf der Bahn. Also starten wir durch und fliegen erneut an. Diesmal verschwinden am Ende der Bahn gerade noch ein paar Springböcke im Busch. Wir setzen den Anflug fort und landen problemlos auf der Schotterpiste. Kaum ist die ZS-IFB geparkt, kommt Steffi schon mit dem Pickup angebraust. Wir genießen bei 38° den Fahrtwind auf der Ladefläche. Steffi hat sich bereits gut im alten Farmhaus eingerichtet. Die Gästezimmer sind saniert, die Küche ist überarbeitet, ein neues Bad eingebaut. Dennoch gibt es viel zu tun. Der Farm- und

Gästebetrieb hält die beiden auf Trab. Hendrik ist noch mit Gästen zu den Felszeichnungen unterwegs und leistet uns anschließend zum Kaffee auf der Terrasse Gesellschaft. Am späten Nachmittag machen wir uns wieder auf nach Immenhof. Ein paar Wolken sind am Himmel, jedoch steht kein Gewitter zwischen uns und unserem Ziel. Den Start wollen alle miterleben, so wird die Ladefläche des Pickup voll. Hendrik zeigt noch einmal, von wo bis wo seine Farm reicht: „Da hinten der Berg am Horizont und dort in der anderen Richtung der Bergrücken in der Ferne“

Montag, 02. November

Immenhof - Atlantikküste - Immenhof

Nach telefonischer Auskunft ist das Wetter an der Atlantikküste gut, der Seenebel hebt sich bereits. Wir wollen zum Lunch nach Cape Cross und Friedhelm überzeugt uns, zum Tanken nach Swakopmund zu fliegen. Dort gibt es den günstigsten Sprit in Namibia. Die neue Flugplanung für den Dreiecksflug ist bald fertig und wir starten die ZS-IFB zum Flug nach Cape Cross. Die Mine Uis und der Brandberg liegen auf unserem Weg, dann wird es immer eintöniger, die Vegetation immer dünner. Aus der Luft kann man erkennen, wie erfolglos das Unterfangen war, von einem an der Küste gestrandeten Schiff in das Landesinnere zu gelangen. Der lebensfeindliche Streifen ist bis zu



hundert Kilometer breit. Nicht umsonst hat diese Küste den Namen Skelettküste. Den in der monotonen Landschaft fast nicht zu entdeckenden Airstrip bei Cape Cross finden wir ohne Probleme. Wir sind pünktlich dort, wie bei der Cape Cross Lodge angekündigt, sichern das Flugzeug und warten auf den Pickup. Leider scheint das diesmal nicht zu klappen. Hat man uns nicht anfliegen gehört? Nach einer Stunde Warten beschließen wir, weiter nach Swakopmund zu fliegen. Eigentlich wollten wir direkt an der Küste entlang fliegen, doch leider hängt der Seenebel noch so tief, dass wir weiter im Landesinneren fliegen müssen. Swakopmund hat eine Kontrollzone, also versuchen wir, Kontakt zum Controller herzustellen. Es kommt keine Antwort und wir entscheiden uns, ohne Freigabe in die Kontrollzone einzufliegen. Ein abfliegendes Flugzeug meldet sich und teilt seine Absichten mit. Wir setzen ebenfalls Blindmeldungen über unser Vorhaben ab. Die Sandbahn ist nicht leicht zu erkennen. Die Teerbahn ist schon länger geschlossen, da sie in einem sehr schlechten Zustand ist. Nachdem wir sicher sind, die richtige Bahn und die richtige Landerichtung gefunden zu haben, landen wir. Es sind nur ein paar Flugzeuge geparkt. Wir rollen gleich zur Tankstelle und erfahren, dass der Turm nicht besetzt ist. Da können wir lange versuchen, mit den Controller Kontakt herzustellen! Avgas ist wenigstens vorhanden, Problem ist nur die Bezahlung, da wieder einmal die Kreditkartenmaschine nicht funktioniert. Der Tankwart startet verschiedene



Versuche, lässt sich dann eine Autorisierungs-Nummer von der Bank geben und wickelt den Buchungsvorgang händisch ab. Kurz vor 15 Uhr fällt plötzlich eine C 210 nach der anderen auf dem Airfield ein. Eine bleibt am Ende der Landebahn im Sand stecken. Die Passagiere dürfen an Ort und Stelle aussteigen, dann wird die Maschine mit vereinten Kräften aus dem Sand geschoben. An der Tankstelle bildet sich eine lange Schlange und wir werden zugeparkt. Die C 210 Piloten glauben alleine hier zu sein. Vor einem Hangar finden wir noch einen Platz für den run up. Danach verlassen wir fluchtartig

Swakopmund, um nicht im allgemeinen Aufbruch der C 210s stecken zu bleiben. Nach ruhigem Rückflug landen wir wieder auf Immenhof. Dort werden wir von einem besorgten Friedhelm mit dem Hinweis begrüßt, dass er wegen uns um Jahre gealtert sei. Wir blicken uns fragend an. Hat doch tatsächlich nach unserem Abflug von Cape Cross die Lodge auf Immenhof angerufen und mitgeteilt, dass wir noch nicht aufgetaucht seien. Na toll! Da machte sich die Crew von Immenhof natürlich Sorgen und fing an herumzutelefonieren. Jetzt sind alle sehr erleichtert, uns wohlbehalten wiederzusehen.

Dienstag, 03. November
Immenhof - Kavita

Am Morgen füllen wir noch einmal Sprit nach. Friedhelm hilft uns mit 50 Litern vom Fass aus. Schwer beladen mit vollen Tanks lassen wir die Bahn von Immenhof unter uns zurück. Ein paar Wolken am Himmel begleiten uns Richtung Norden, wieder vorbei an der Vingerklip zur Grenze des Etoscha Nationalparks. Unser nächstes Ziel ist die Kavita Lion Lodge, welche direkt an den Park angrenzt. Wir überfliegen sie, der übliche Hinweis uns abzuholen. Nach Prüfung des Zustandes der Bahn und des Windes, welcher quer zur Bahn steht, entscheiden





wir uns für die 06. Wir werden schon erwartet. Die ZS-IFB darf in ein umzäuntes Gehege, das Tiere von Besuchen abhalten soll. Hyänen würde das jedoch nicht abschrecken. Sie kämen da locker durch, um sich an den Reifen unseres Flugzeugs genüsslich zu tun. Die Atmosphäre auf Kavita ist ganz anders als auf Immenhof, distanzierter. Als erstes erfahren wir um 12 Uhr Mittags, dass der Generator um 13 Uhr ab- und erst am nächsten Tag um 8 Uhr wieder eingeschaltet wird. Wir werden hektisch, unser Equipment muss an den Strom. Man ist irritiert, dass wir jetzt

sofort in unsere Hütte wollen. Der Strom ist dann schon um 12:30 weg. Nicht wirklich gästekundlich!

Es ist drückend heiß. Gegen Nachmittag ziehen dunkle Gewitterwolken auf. Wir fahren nochmals zum Flugzeug, inspizieren den Zaun und zurren die ZS-IFB fest. Die Wolken bauen sich währenddessen immer mehr auf. Nach dem Nachmittagstee wird beraten, ob es die geplante Sundown-Tour eventuell verregnet. Doch nach einigem Hin und Her fahren wir los und es wird noch ein schöner, trockener Abend.

Mittwoch, 04. November
Kavita - Epupa - Opuwo - Kavita



Wir wollen früh zu den Epupa Falls aufbrechen, da es heute wieder heiß wird und Nachmittags heftige Gewitter entstehen können. Nach problemlosem Start fliegen wir ein Stück über den Etoscha Park Richtung Norden. Unter uns verbreitet ein großflächiger Brand dicke Rauchwolken. Kräftiger Wind bläst den Rauch nach Osten, wir umfliegen das Gebiet im Westen. Am Horizont zeigen sich bereits die Zebraberge. Die Steifen aus Geröll und Vegetation verleihen ihnen ein zebra-ähnliches Aussehen. Nach 1,5 Stunden taucht in der

Ferne ein grüner Streifen auf, der Fluss Kunene, die Grenze zu Angola. Wir waren vor Jahren schon einmal mit dem Auto in dieser Gegend und finden leicht die Piste und die Epupa Wasserfälle. Nach Beendigung unserer Fotokreise über den Fällen inspizieren wir die Landepiste und das umliegende Gelände. Der Airstrip hat den Ruf schwierig zu sein. Friedhelm hatte uns noch gesagt, wir sollten nicht nervös werden, diese Piste sei auch nicht schwieriger als andere. Der Anflug ist schon eng und die Landebahn selbst hat





Airstrip Epupa Falls



Kunene



zwei heftige Dellen. Wir entscheiden uns für die Landerichtung 11 und beginnen einen langsamen Landeanflug. Alles passt, die Landung gelingt perfekt. Wir parken neben einer C 210 von Dessert Air. Mittlerweile ist es sehr heiß geworden und wir wollen schnell weiter. Nach einer kurzen Pause starten wir daher Richtung Osten, wo weniger Berge im Weg sind. Opuwo ist unser nächstes Ziel. Wir „dürfen“ den teuersten Sprit in Namibia tanken, zahlbar nur in Cash. Dem Tankwart haben wir eine SMS mit unserem Kennzeichen und der voraussichtlichen

Ankunftszeit geschickt und sind gespannt, ob auch wirklich jemand kommen wird. Über Himba-Dörfer fliegen wir Richtung Südosten. Opuwo ist leicht zu finden. Die Schotterbahn ist sehr lang und wir entscheiden uns, unabhängig vom leichten Wind Richtung Westen und Tankcontainer zu landen. Kaum haben wir aufgesetzt, entschließt sich eine Herde Ziegen über die Bahn zu laufen. Da können wir nur noch Bremsen und Hoffen. Glücklicherweise entschließt sich der Teil der Herde, der noch auf der Bahn steht, zurückzulaufen und neben der Bahn zu bleiben. Anders der Esel weiter vorne auf der Piste. Er bleibt stur stehen. Wir haben zum Glück schon lange abgebremst und rollen zum Tanken. Es dauert keine fünf Minuten und wir sind umringt von bettelnden Kindern und Himba-Frauen, die uns alles mögliche verkaufen möchten. Als unser Tankwart auftaucht, ist der Belagerungszustand zu Ende. Während wir tanken, fährt ein großer Bus vor und wird auf dem leeren Vorfeld eingewiesen, wo er parken soll. Was will der Bus hier? Es dauert nicht lange und die Lage klärt sich. Ein Flugzeug nach dem anderen fällt in Opuwo ein. Fünf C 210 und dann noch eine Cessna Caravan. Alle spucken sie Touristen aus und wollen dringend zur Tankstelle. Wir verschwinden lieber wieder gen Süden zurück nach Kavita. Das ungehobelte Verhalten dieser Shuttlepiloten, das wir schon in Swakopmund erleben durften, bestätigt sich nochmals. Auf



dem Funk nuscheln sie unverständlich und nehmen von unserer ZS-IFB gar keine Kenntnis. Nicht einmal auf direkte Anfrage kommt eine Antwort. Wir werden einfach ignoriert. Nette Kollegen.

Donnerstag, 05. November
Kavita - Tsondab



Früh starten wir in Richtung Süden zum Tal des Tsondab zu Kirstin und Hans Schreiber. Im Westen ist die Seenebelfront zu sehen. Den Brandberg lassen wir rechts liegen und passieren die Spitzkoppe, das Matterhorn Namibias, bei diesigem Wetter. Unsere Navigationspunkte, die großen Pads nach Windhoek, finden wir gut und nähern uns den roten Dünen der Namib. Nach einem guten, regenreichen Jahr sind die Dünen bis auf die höchsten Kämme mit silbrig-gelbem, trockenem Gras überzogen. Die Berge nördlich von Solitär sind bereits zu erkennen, die C 14, die Strasse Richtung Süden,

begleitet uns. Es müsste doch endlich unsere nächste Lodge mit ihren burgähnlichen, weißen Unterkünften zu sehen sein. Da ist sie. Tief fliegen wir über die Lodge und dann weiter zur Landebahn. Wir landen, wie von Hans, unserem Gastgeber und Berufspiloten empfohlen, auf der schmalen Bahn Richtung Osten, da man sonst beim Wenden und Zurückrollen zum Abstellplatz im tiefen Sand stecken bleiben kann. Kaum haben wir den Motor abgestellt, kommt Hans auch schon angefahren. Wir schieben das Flugzeug noch etwas zur Seite, sichern alles und machen uns auf den Weg zu der 2 km entfernten Lodge. Heute steht Entspannung auf dem Programm. Liane, Berlinerin und tolle Köchin, verwöhnt uns mit Tee und selbstgebackenem Kuchen am Nachmittag und einem leckeren Abendessen.



Freitag, 06. November
Tsondab

Nach dem Frühstück entschließen wir uns zu einem Fußmarsch zum „Geheimen Canyon“. Wir sind etwas spät dran und es wird ziemlich heiß, was das Wandern ganz schön anstrengend macht. So wäre es also, wenn man zu Fuß versuchen würde, nach einer Notlandung zur nächsten Ansiedlung zu laufen, die schon einmal 100 km entfernt sein kann. Gut, dass wir immer unser Satelliten-Telefon dabei haben, das überall funktioniert. Den 2 km langen Canyon laufen wir nicht bis zum Ende, denn es ist inzwischen Mittag und der Schatten hat sich auch im Canyon rar gemacht. Am frühen Nachmittag sind wir wieder zurück auf der Lodge. Abends geht es mit einem alten Landrover in die Dünen bei herrlich klare Luft. Es wird ziemlich frisch. Der Sonnenuntergang ist grandios: Rote Dünenkämme im silbrig glänzenden Grasmantel. Ja, wenn man jetzt noch mit einer Tiger Moth in die rote Sonne fliegen könnte!



Wolwedans Dunes Lodge/ Feenkreise



Düne in der Namib

Samstag, 07. November
Tsondab - Koiimasis

Bevor uns Kirstin zum Flugzeug bringen kann braucht der Landrover noch etwas Luft, dann kann es losgehen. Wir fahren die Piste ab und inspizieren, ob jemand über Nacht Löcher gegraben hat. Alles ist OK, nur das kleine Stück vom Parkplatz zum run up pad ist etwas durchlöchert. Wir beladen die ZS-IFB, füllen die kleinen Löcher, rollen zum run up pad und starten Richtung Sossus Vlei. Dort haben wir Avgas bei Dessert Air bestellt, um für die Rückreise nach Upington noch einmal randvoll zu tanken. Kirstin meint, dass wir in Sossus Vlei wegen Nebel eventuell nicht landen können. Wir schauen sie etwas ungläubig an. Von Nebel ist nichts zu sehen und so weit in das Landesinnere reicht er doch wohl nicht. Nun, wir werden in den folgenden Tagen noch eine Überraschung erleben. Sossus Vlei erreichen wir jedenfalls gut. Während wir warten, kommt eine Gruppe Piloten angefahren und macht sich daran drei geparkte namibianische C 182 in Betrieb zu nehmen. Es stellt sich heraus, dass sie aus Deutschland kommen. Leider kommen wir nicht mehr dazu die Adressen auszutauschen. (Wenn einer von euch unseren Bericht liest, meldet euch doch: bushpilots@web.de) Nach einiger Zeit erschienen Kollegen von Dessert Air und betanken unsere Maschine. Gepumpt wird per Hand. Das Bezahlen mit der Kreditkarte ist wieder sehr langwierig. Wir fahren zur Sossusvlei Lodge, wo Dessert Air ein Büro unterhält. Es funktionieren jedoch wieder einmal die Kreditkartenmaschinen nicht. Nach wiederholten Versuchen kommt jemand auf die Idee, die Maschine der Lodge zu verwenden, welche neueren Datums ist. Jetzt können wir endlich bezahlen und weiterfliegen.

Den Namibrand entlang geht es auf altbekannter Strecke über farbenprächtige Wüstenlandschaften. Über Wolwedans sind auch die Feenkreise besonders gut aus der Luft zu erkennen.



Tief umfliegen wir etliche Berge und erreichen unser Ziel, die Farm Koiimasis von Anke und Wulff Izko inmitten der Tirasberge. Vier Farmen - Gunsbewys, Tiras, Landsberg und Koiimasis - haben sich hier zur 125.000 ha großen Tiras Mountain Conservancy zusammengeschlossen. Eine Windmühle neben der Bahn zeigt uns die Windrichtung. Sie dreht sich ganz schön heftig. Im Flug hatten wir schon gemerkt, dass der Wind ziemlich zugelegt hatte. Low level inspection der Bahn, alles OK. Neben einem alten Hangar aus Blech stellen wir unsere ZS-IFB ab. Da wir heute Morgen vor dem Abflug etwas wenig Öl festgestellt und einen Liter nachgefüllt hatten, prüfen wir nach der Landung gleich noch einmal, ob alles in Ordnung ist. Zum Ölstand lässt sich leider nichts mehr sagen, da Sönke samt Prüfstab gleich das Führungsrohr in der Hand hat. Erst einmal wird die Cowling abgeschraubt, um den Schaden zu inspizieren. Wir kommen zu dem Schluss, dass das Problem mit Bordmitteln zu beheben ist. Nur nicht jetzt, da der Wind erneut zugelegt hat und der Motor noch sehr heiß ist. Also wird der Patient zunächst wieder zugeschraubt und Wulff bringt uns zur



Lodge. Auf der Fahrt erzählt er uns die Geschichte zu diesem alten Blech-Hangar. Hier waren einst Tickli Kessler und seine Piper Cherokee 235 zu Hause. Tickli unterstützte inoffiziell in den frühen 80er Jahren den Kampf gegen die SWAPO auf sehr eigene Weise. Die Piper erhielt einen erdfarbenen Anstrich, zwei Maschinengewehre unter die Flügel und einen Bombenschacht in der Mitte. Als Bomben wurden Handgranaten eingesetzt. Das Zielen und Treffen übte er auf dem Gelände der Farm Koiimasis.

Seit unserem letzten Besuch auf dieser Farm mit Geländewagen und Dachzelt ist eine sehr interessante Lodge entstanden. Sie wurde von Roland, der die Lodge jetzt betreibt, aus heimischen Materialien gebaut und so unauffällig in die Landschaft eingefügt, dass man sie kaum erkennen kann. Die Verpflegung ist übrigens ausgezeichnet.

Sonntag, 08. November
Koiimasis



Heute haben wir einen fast freien Tag. Nach ausgiebigem Frühstück mit Spezialitäten des Hauses wie Springbocksülze und Räucherfleisch fährt uns Roland zu unserem Patienten. Erst will er uns dort nur abliefern, doch als es an das Schrauben geht, bleibt er ganz gern da und hilft uns auch mit Werkzeug aus. Nachdem alles wieder zusammengesraubt ist, lassen wir den Motor zur Probe laufen, um zu prüfen, ob auch wirklich nirgends Öl entweicht. Alles dicht - das wäre erledigt. Nachmittags unternehmen wir einen kleinen Farmrundgang. Auf Koiimasis sind Strauße, allen möglichen



Koiimasis Airstrip

Arten Federvieh, Rinder und Wild zu Hause. Der Wind wird zunehmend heftiger und die Temperatur sinkt deutlich. Wir bitten Roland uns noch einmal zum Flugzeug zu fahren, um es besser zu sichern. Am späten Nachmittag erwähnen wir noch gegenüber anderen Gästen, dass es hier fast nie regnet. Eine Stunde später gießt es in Strömen bei heftigem Sturm! Was erwartet uns da wohl am nächsten Morgen?

Montag, 09. November
Koiimasis - Keetmanshoop - Upington - Christiana



Wir frühstücken sehr zeitig, um für die lange Strecke nach Christiana (SA) mit Aus- und Einreiseformalitäten genügend Zeit zu haben. Der Blick aus dem Fenster zeigt uns tief hängende Wolken und Nebel. Die Sonne hat wegen einer hohen Wolkendecke über dem Nebel keine Chance. Immer wieder prüfen wir, ob sich der Nebel nicht doch schon ein wenig gehoben hat. Manchmal sieht es fast so aus, als würde er wieder absinken. Gegen 10 Uhr fährt uns Roland zum Flugzeug. Wir wollen die Lage Richtung Osten von dort noch einmal prüfen. Es sieht so aus, als hätten wir eine gute

Chance durchzukommen. Die Wolken berühren nur noch die Bergspitzen und wenn wir über die nächste Bergkette oder an ihr vorbei sind, sollte es kein Problem mehr geben. Roland hat zum Glück einen Interzugang und wir können die Wetterbedingungen im Osten prüfen. Also versuchen wir es. Sollte es nicht klappen, fliegen wir halt zurück. Es ist immer noch sehr kalt. Der Motor will erst nicht anspringen, die Öltemperatur steigt nur sehr langsam. Als alle Motoranzeigen im grünen Bereich sind, kann es losgehen. Richtung Osten kommen wir gut durch, im Westen hängen noch die Nebelschwaden fest. In unserer Flughöhe von 7500 ft ist es null Grad. Wir schalten die Heizung ein.

Ohne weitere Probleme erreichen wir Keetmanshoop. Die Ausreiseformalitäten klappen reibungslos. Jetzt müssen wir noch den Flugplan aufgeben. Der nette Chef der Feuerwehr stellt uns eine Telefonverbindung zu ATC Windhoek her und wir geben der Dame am anderen Ende der Leitung den Flugplan durch. Man verabschiedet uns mit dem Wunsch unbedingt wieder zu kommen: „The business must go on.“ Wir starten nach Süd-



afrika und bekommen sogar eine Verbindung zum Controller in Windhoek. Kein gemeldeter Verkehr auf unserer Strecke. Johannesburg Western Sector meldet sich leider nicht und wir nehmen gleich Kontakt zur Landung mit Upington auf. Zurück in Südafrika gibt es wieder genügend Avgas, und das zu deutlich günstigeren Preisen. Die Formalitäten klappen hier ebenfalls wie am Schnürchen und wir haben genügend Zeit, noch bis Christiana am Vaal zu fliegen. Das Wetteroffice in Upington versorgt uns mit der aktuellen Wetterlage: In unserer Richtung blue skies. Die Landebahn unseres Hotels in Christiana ist gut zu finden und wir werden auch schon erwartet. Jetzt sind wir aus der Wildnis Namibias zurück in einem Businesshotel in Südafrika.



Dienstag, 10. November
Christiana - Lekoa

Das Wetter ist uns weiter hold. Wir brechen auf nach Klerksdorp, einem kleinen Flugplatz mit Tankstelle. Auf der 124,80 wird es immer belebter. In Klerksdorp ist eine Menge los. Dort gibt es eine Flugschule und es wird gerade geübt. Nach der Landung rollen wir zur Tankstelle, die jedoch unbesetzt ist. So laufen wir zur Flugschule und fragen dort nach dem Tankwart. Er ist gerade anderweitig unterwegs, wird jedoch sofort für uns angerufen. Er kommt in ca. 20 Minuten. Im Gegenzug stellt man die Frage, ob wir zufällig Bremsflüssigkeit für die kleine Piper dabei hätten. Trotz umfangreicher Ausrüstung müssen wir leider passen. Bezahlen kann man an der Tankstelle nur cash, so zählen wir unsere Barvorräte. Es reicht gerade, um die Tanks aufzufüllen.

Weiter geht es zur Lekoa Lodge inmitten des riesigen landwirtschaftlichen Gebietes südlich von Johannesburg. Auf der 124,80 hören wir eine alte Bekannte, die ZS-FIF. Bis wir das jedoch so richtig realisieren, ist sie schon in Klerksdorp gelandet.

Die Piste von Lekoa ist eine Herausforderung: kein Windsack, schlecht gepflegt, die Ränder mit Unkraut zugewachsen. Die Windrichtung kennen wir schon: Uns hat kräftiger Rückenwind zu Lekoa geschoben. Nach genauer Inspektion der Piste von oben gelingt die Landung sehr gut. Das eigentliche Problem ist einen Abstellplatz im hohen Gras zu finden. Da hilft nur aussteigen und die Lage erkunden. Es ist an den Rändern ziemlich abschüssig. Wenn die Maschine einmal im Graben steht, bekommen wir sie alleine nicht mehr heraus. Wir finden letztendlich einen brauchbaren Platz und stellen die ZS-IFB sicher ab. Inzwischen ist auch unser Abholservice angekommen. Zur Landebahn gibt es kein Tor, wir müssen über den Stacheldrahtzaun steigen. Irgendwie hat man auf Lekoa nicht wirklich mit Gästen per Flugzeug gerechnet, wir sind heute die einzigen überhaupt. Hier ist am Wochenende der Bär los. Da reisen die Besucher mit ihren Quads an, zu Wettbewerben oder einfach nur, um Spaß zu haben. Am Nachmittag machen wir einen Spaziergang zur Piste und überlegen, wie wir morgen am besten wieder wegkommen. Zum Abendessen gibt es eine positive Überraschung, die Steaks sind exzellent.

Mittwoch, 11. November
Lekoa - Barberton

Der Wind weht wie ersehnt aus Westen. Die Piste hat nach 2/3 Länge ihren höchsten Punkt, von wo aus wir Richtung Westen starten. Es ist auch noch ziemlich kühl und so sind wir nach kurzer Startstrecke in der Luft. Barberton Valley im Lowveld und CC Pocock warten auf uns. Im Osten ist die Wolkendecke immer noch geschlossen. Das ist für diesen Streckenabschnitt kein Problem, nur in Barberton Valley hängen die Wolken noch tief und wir suchen uns ein geeignetes Loch um zu CC zu sinken.

In Barberton ist es richtig heiß. Bei CC tobt das Chaos. Die Reste des letzten African Bush Pilots Fly-In sind noch nicht weggeräumt, außerdem erweitert er nebenbei die Zahl seiner Gästezimmer von 1 auf x. Die Treppe zu seinem Teich ist verrottet und zusammengebrochen. Unsere alte Bude hat er provisorisch in Betrieb genommen, der Kleiderschrank steht auf der Veranda. Wir richten uns erst einmal irgendwie für die nächsten Tage ein. Eine positive Veränderung ist die neue Dusche. Sie funktioniert tatsächlich und es kommt nicht nur manchmal, sondern immer warmes Wasser.

Donnerstag 12. - Freitag, 13. November
Barberton

Die Tage bei CC verbringen wir vormittags mit Training, nachmittags mit Relaxen und am frühen Abend bei Bier und Braii. CC, der alte Pyromane, fackelt dabei den ganzen Grill mit ab.

In CC's Trainingsprogramm frischen wir auf, wie man auf kurzen, weichen, unebenen und hoch gelegenen Landebahnen professionell startet und landet. Zum Programm gehören auch das Tieffliegen, das Langsamfliegen und das Fliegen in den Bergen. In der Umgebung von Baberton befinden sich in einem Umkreis von nur 10 nm alle fliegerisch wichtigen Landschaften wie Berge, Canyons und anspruchsvolle Landepisten, wie zum Beispiel schmale



Farmwege. Nachdem wir wieder einigermaßen CC's Ansprüchen genügen (den kontrollierten Abwurf auf nur 200 m schaffen wir mit der C 182 nicht so ganz), geht es in das Gelände. Die engen Canyon-Turns und das Landen auf einem kurzen, schmalen Farmweg machen richtig Spaß.

Samstag, 14. November
Barberton – Wonderboom

Über Nacht gibt es ein heftiges Gewitter. Gegen Mitternacht begann das Spektakel und dauert immer noch an. Wir rechnen schon damit, in Barberton gestrandet zu sein und denken über Plan B, C und X nach wie wir nach Johannesburg kommen. Dann haben wir doch wieder Glück, das Gewitter hört endlich auf und die Wolken verziehen sich langsam. Wir beladen unsere ZS-IFB ein letztes Mal. Jetzt steht nur noch ein etwas platter, rechter Reifen zwischen uns und Wonderboom. Ihn pumpen wir mit der Hand auf, da wegen des Gewitters der Strom komplett ausgefallen ist und somit CC`s Kompressor nicht funktioniert.

Bei unserer Ankunft in Wonderboom hängen für einen normalen VFR-Anflug die Wolken zu tief. Wir bekommen per Spezial VFR die Erlaubnis, in die Kontrollzone einzufliegen und zu landen. Die Kontrollerin ist gut zu verstehen, unser bei CC trainierter stabilized approach und die Abschlusslandung klappen ausgezeichnet. Um 36 Flugstunden erfahrener treffen wir Markus wieder und können seine ZS-IFB unbeschädigt zurückgeben. Die letzte Nacht bleiben wir in Johannesburg, wie immer im Birchwood Hotel, und verabschieden uns von Afrika bei einem Steak im High Flyerz, der aviation style bar am Anfang der 03R des O.R.Tambo Intl. Airport in Johannesburg.



Flugzeug:

Cessna 182 N (1970), Long Range Tank (290 l), Wing-tip Extensions, Reifen 8:50 x 6 Zoll, Rücksitzbank ausgebaut

Navigation:

Luftfahrtkarten 1:1.000.000 und 1:250.000

Garmin 296 und Garmin Pilot III

Easy Plan und Airfields Directory for Southern Africa (Aviation Direct South Africa)

Buschhausrüstung:

Standardwerkzeug

Motoröl

2 Bugradreparatur- Stabilisatoren

Colakiste mit 1,5 L Flaschen für Wasser

Survival Food

Spanngurte

Satellitentelefon

Toilettenpapier

etc.

Reifenkitt

Ersatzzündkerzen

4x25 L Stahlkanister + Einfülltrichter

40 L Trinkwasser

Seile + Anker

Trittleiter

Erste Hilfe Ausrüstung

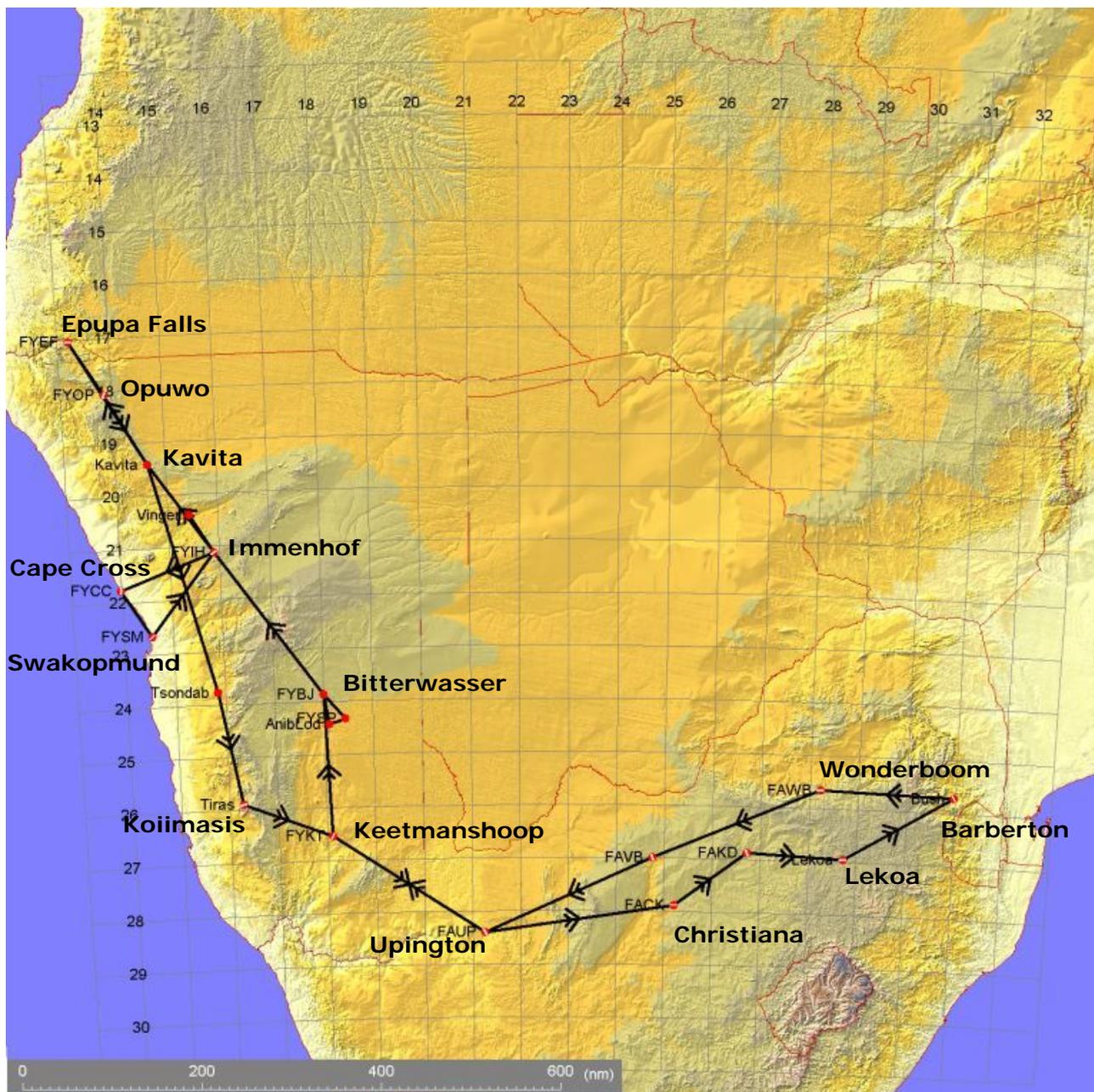
Taschenlampe

und natürlich Captain Fred



Flugroute:

Wonderboom (SA) – Upington (SA) – Keetmanshoop (NAM) – Bitterwasser (NAM) – Immenhof (NAM) – Vingerklip (NAM) – Cape Cross (NAM) – Swakopmund (NAM) – Kavita (NAM) - Epupa Falls (NAM) - Opuwo (NAM) - Tsondab (NAM) - Koiimasis (NAM) - Upington (SA) - Christiana (SA) - Klerksdorp (SA) - Lekoa (SA) - Barberton (SA) - Wonderboom (SA)



Unterkünfte:

Ort	Name	Web-Adresse
Pretoria (SA)	Platinum Lodge	
Upington (SA)	Island View House 	www.islandviewhouse.co.za http://rafpilots.com/
Bitterwasser (NAM)	Bitterwasser Lodge 	http://www.bitterwasser.com
Immenhof (NAM)	Immenhof Farm 	http://immenhofnamibia.com
Omburo-Ost (NAM)	Omburo-Ost Farm	www.omburo-ost.com
Kavita (NAM)	Kavita Lions Lodge	http://www.kavitalion.com/
Tsondab (NAM)	Tsondab Valley Lodge 	www.tsondabvalley.iway.na
Tiras Mountains (NAM)	Koiimasis Farm	http://namibia-farm-lodge.com/d-ranch.htm
Christiana (SA)	Protea Hotel	http://www.proteahotels.com/protea-hotel-christiana.html
Lekoa (SA)	Lekoa Lodge	http://www.lekoalodge.com/
Barberton (SA)	Bushair 	http://www.bushair.co.za/
Johannesburg (SA)	Birchwood Hotel	http://www.birchwoodhotel.co.za/



Fliegerische Aktivitäten



Organisatorische Unterstützung und Hire:

Markus Moellmann

Bushpilot Adventures

<http://www.bushpilot.co.za/>

Foto: Thomas Eichmann, Kiel



Von links nach rechts im Oktober 2005:
Allister, Mark, Kevin und Glen

Nachruf für Captain Allister Freeman

Zu Beginn unserer Reise erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod Allister Freemans. Allister starb ein paar Tage nach seiner Bergung aus einer Jetstream 41 am 07.10.2009. Er hat nach einem Triebwerksausfall die Maschine in einer genialen fliegerischen Leistung auf einem Sportplatz notgelandet.

Allister, mit dir begann unsere Fliegerei im südafrikanischen Busch. Von dir haben wir viel über das Fliegen im Busch gelernt.

„So ist das Wesentliche einer Kerze nicht das Wachs, das seine Spuren hinterläßt, sondern das Licht.“ *Antoine de Saint-Exupéry, Die Stadt in der Wüste*



Impressum:



Text: Dr. Reinhilde Schneider
Fototechnik: Sönke Reif
Redaktion: Inge Horsch

Kontakt: bushpilots@web.de

**Reinhilde Schneider
& Sönke Reif**
© 2010

