

Flugsafari Namibia



Wolfgang Pappe

Durch Reiseberichte und Bilder angeregt, spielte ich schon einige Zeit mit dem Gedanken, Namibia mit dem Flieger zu erkunden. In meinem Fliegerclub habe ich für mein Vorhaben geworben um vielleicht den einen oder anderen Fliegerkollegen zu begeistern. Da dies nicht von Erfolg gekrönt war, habe ich mich entschlossen die Sache alleine durchzuziehen. Nach langem Suchen im Internet bin ich auf die Fa. „Wolkenlos“ von Jürgen Rannersmann und seine Pension Umland in Windhoek gestoßen. Viele Fragen waren im Vorfeld zu klären, um die sich Jürgen Rannersmann schnell und kompetent gekümmert hat. Eine davon war, eine Validation zu beantragen und selber zu fliegen, oder als Student-Pilot mit Fluglehrer. Da ich alleine war und mir die Validation für eine Woche Flugurlaub zu zeitaufwendig war, habe ich mich für die Variante 2 entschieden. So habe ich alle nötigen Papiere nach Windhoek gemailt und Jürgen Rannersmann kümmerte sich um alles weitere.

Am 07.04.2006 war es dann endlich soweit, um 22.30 Uhr starteten meine Frau und ich von Frankfurt mit einer MD11 der Namibian-Airlines. Nun stand uns ein 10 h-Flug bevor, der aber durch guten Service nicht strapazierte. Nach einem kleinen Imbiss und 2 Gläsern Wein konnten wir gut schlafen. Als wir am anderen Morgen um 7.00 Uhr geweckt wurden hatten wir den größten Teil der Strecke hinter uns. Kurz danach konnten wir die Etosha-Pfanne sehen und nach einer weiteren Flugstunde landeten wir in Windhoek (Hosea Kutako) Int. Airport. Im Transitbereich trennten sich nun unsere Wege, meine Frau flog für eine Woche zu Bekannten nach Cape/Town und ich wurde von einer jungen freundlichen, perfekt deutsch sprechenden Dame empfangen. Wir warteten noch auf eine dritte Person, dann ging's mit VW-Bus nach Windhoek. Familie Rannersmann wartete bereits auf mich und die Begrüßung war sehr freundlich. Nachdem einer kurzen Rast, traf ich mich zu einem ersten Gespräch mit Jürgen Rannersmann.

Und siehe da, die erste Überraschung ist perfekt. Jürgen Rannersmann legt mir eine Zeitung vor mit der Schlagzeile (AVGAS-Krise kostet Millionen. Kein Treibstoff für Kleinflugzeuge in Eros, Swakopmund, Tsumeb und Walvis-Bay). Ursache war, dass eine Raffinerie in Durban einfach nicht mehr produzierte und irgendwie hat das keiner so richtig wahrgenommen, erst als der erste Tank leer war, wurde bemerkt, dass etwas nicht stimmt. „So eine Katastrophe für die Fliegerei hatten wir noch nie, aber das ist Afrika“, erklärte Jürgen Rannersmann. Folge war, dass Avgas gehortet wurde, 90% aller Flüge mit Kleinflugzeugen fielen daher aus. Jürgen Rannersmann erklärte mir aber auch, dass er vorgesorgt habe. Er habe unsere Maschine noch voll tanken lassen, so dass wir am nächsten Tag zur Mokuti-Lodge fliegen könnten, diese Lodge hatte als einzige noch 3000 l Avgas vorrätig. Jürgen Rannersmann hat um 15.00 Uhr ein erstes Treffen mit meinem FI in der Flugschule in Eros vereinbart. Als wir dort ankommen erleben wir die nächste Überraschung. Obwohl ihm die Dame am Vortag zugesichert hatte, dass die Maschine voll getankt sei, war dies nicht der Fall und die entsprechende Lady war in Urlaub. Was folgte waren eine ganze Reihe von Telefonaten, bis schließlich ein Flugzeugbesitzer bereit war, aus seiner Maschine 50 l abzupfen zu lassen.

Mit Jürgen Rannersmann und der Flugschule hatte ich vereinbart, dass ich als Student-Pilot mit FI fliege. Dazu hatte ich meine gesamten Lizenzen vorab nach Windhoek. gemailt. Am Tag meiner Ankunft wollte Jürgen Rannersmann. meine Lizenz in der entsprechenden Behörde abholen. Der betreffende Beamte fand aber meine Unterlagen in seinem Papierberg nicht mehr. So ließ er ohne große Prüfung meine Lizenz ausstellen und unterschrieb diese dann auch.

Nächste Überraschung! In der Flugschule in Eros angekommen, wurde ich gefragt, ob ich als Student Pilot links sitzen will, wenn ja müsste ich eine Versicherung abschließen und einige Formulare ausfüllen. Ich lehne dankend ab und erkläre, dass ich als CRI durchaus auch von rechts fliegen kann. Dies vereinfacht das weitere Procedere enorm. Wir verabreden uns nun also für den nächsten Morgen (8.04.06) 8.00 Uhr in Eros.

Nach dem Frühstück bringt mich Jürgen Rannersmann. nach Eros. Nach kurzem Suchen finden wir Flugzeug und FI. Mein FI ist ein sehr sympathischer, junger Pilot namens Justin Teek.

Die Flugvorbereitung hat er gemacht, outside check ist completet. Auf meine nächste Frage



bin ich mehr als gespannt. „Ist der Flieger voll getankt“? Und wieder eine Überraschung, diesmal angenehm. Yes Sir! Ich weiß nicht ob meine Fragen die Ursache für einen zweiten absolut perfekten Preflight-Check und eine tadellose Einweisung für mich war, oder ob er immer so sorgfältig ist. Wie auch immer, das hat einen sehr guten Eindruck hinterlassen. Um 8.00 Uhr holen wir uns die Startfreigabe von Eros Tower, 5 Minuten später starten wir mit der C182, V5-JOG in Richtung Norden. Während des gesamten Fluges standen wir in Funkverbindung mit Eros Tower, und Windhoek-Information, so

dass wir jederzeit Kontakt zu einer Bodenstation hatten.

Beeindruckend für mich war zunächst die Weite dieses Landes. Darüber hinaus war entgegen meiner Vorstellung alles grün. Justin erklärte mir, dass dieses Bild absolut atypisch sei. „Normalerweise ist hier alles braun, aber durch den vielen Regen hat sich alles in Grün verwandelt“. Sogar einige Wüstenabschnitte seien als solche nicht mehr zu erkennen.

Zunächst bekommen wir die Anweisung auf FL 65 zu steigen. Wir passieren Okahandja und fliegen einige Zeit entlang der B1 nach Norden, jetzt in FL 95. Zur Sicherheit nutzt Justin auch sein privates GPS, so dass wir genau Kurs halten. Fast die gesamte Strecke fliege ich, nur wenn ich fotografiere und filme übernimmt er. Wir passieren Otjiwarongo und das Waterberg-Plateau. In der Ferne schimmert uns am Horizont die Etosha-Pfanne entgegen. Wir verlassen FL95 und sinken wieder auf FL 65, wir passieren Otavi und fliegen nun direkt Mokuti an. Über Funk meldet sich wie erwartet niemand, so setzen wir, wie hier üblich

Blindmeldungen ab, Justin spult eine Procedere ab, als ob ich Examiner wäre. Ich grinse nur, nach der Landung lege ich meine Sachen auf den Boden und klatsche Beifall. Er freut sich richtig darüber. Auf einem Schotter-Taxiway rollen wir zur Tankstelle und sind einfach nur gespannt. Nachdem wir unsere after-landing-Checks gemacht haben, sehen wir in einer 150 m entfernten Hütte Bewegung. Mit atemberaubender Geschwindigkeit nähert sich ein Schwarzer und fragt, ob wir tanken wollen. Er funkt mit seinem Chef und siehe da, wir können voll tanken. Wir genehmigen uns eine Stunde Pause, um die Lodge zu besichtigen und etwas zu essen. Es ist eine traumhafte Lodge, auf Foto und Kamera wird alles festgehalten. Um 12.16 Uhr starten wir, vollkommen relaxt und gesättigt von FYMO zu unserem Rückflug.





Entlang der Etosha-Pfanne fliegen wir über Halali bis Okaukūjo, danach wieder Richtung Süden. Wir passieren Outjo und halten danach Kurs auf Eros. Wie beim Hinflug fliegen wir wieder auf FL 95. Von Westen kommen immer mehr Quellwolken auf, die bizarr von der Sonne durchleuchtet werden. Manche Wolken laden Regen aus, so dass wir einige Regenbogen in voller Pracht genießen können, ideale Foto- und Filmobjekte. Außergewöhnlich für deutsche Piloten, hier müssen wir uns 100 NM vor Eros melden. Bis zur Landung stehen wir nun in

Kontakt mit W-Information und Eros-Tower. Südlich von Windhoek hat sich eine Regenfront aufgebaut die sich Richtung Eros bewegt und wir sind froh, vor diesem Regen zu landen. Ein schöner Tag und ein schöner Flug geht zu Ende. Eindrücke bleiben, die ich so schnell nicht vergessen werde.

Sonntag ist Ruhe- und Relaxtag, Jürgen Rannersmann hat mir ein nettes Büchlein in englisch, mit Fliegergeschichten aus Afrika, verfasst von Karl Finatzer zur Verfügung gestellt, in dem ich schmökere. Nachmittags steht ein Spaziergang in die nähere Umgebung an und am Abend die mentale Vorbereitung auf den morgigen Flug.

Montag der 10.04.06. Jürgen Rannersmann. bestätigt mir am Frühstück, dass wir fliegen können. Wir sollten heute wieder nach Mokuti fliegen, weil nur noch dort AVGAS zur Verfügung steht. Etwas langweilig die gleiche Destination noch einmal anzufliegen, aber was soll's, wir können die Route etwas variieren. Um 9.30 Uhr ist Abfahrt nach Eros. In der Flugschule angekommen, erfahren wir dass Justin mit einer Schülerin Platzrunden fliegt. Nach ca. 1 Std. kommt er nun endlich, muss aber noch mit ihr 10 min Nachbesprechung machen. Dann geht's endlich los, mit seinem 17 Jahre alten, aber liebevoll gepflegten Golf fahren wir zum Flieger. Wir halten bei 2 Monteuren die an einer alten DC 6 herumschrauben und bekommen von diesen die Auskunft, dass wohl 2 Kanister AVGAS für uns zur Verfügung standen. Justin bittet mich den Flieger vorzubereiten, während er eine Leiter und die 2 Kanister Benzin besorgte. Der eine Monteur erkennt an meinem fürchterlichem Englisch mit



schwäbischen Akzent, dass ich wohl aus old Gernay komme. Mit österreichischem Akzent erklärt er mir, dass er vor 5 Jahren auf Urlaub hier war und dann gleich geblieben ist. Und siehe da, ich traue meinen Augen nicht, er und sein Kollege kommen aus einem Hangar mit weiteren 3 Kanistern Benzin, so dass wir nahezu voll tanken können. Justin bietet mir an, jetzt mit fast vollen Tanks auch nach Swakopmund fliegen zu könnten. Ich nehme freudig an und Justin bereitet den Flug vor. Bis der Flugplan aufgegeben ist, packe ich unsere

Sachen ein, richte den Flieger vollends her und um 12.42 Uhr bekommen wir cleared for take off to Swakopmund, RWY 01. Den Start mache ich, danach geht's mit Kurs 275 direkt to Swakopmund. Nach FL 65 steigen wir wieder auf FL 95. Das Wetter und die Sicht sind

traumhaft, die Landschaft unterscheidet sich gegenüber der nach Norden komplett. Berge Hügel, Wiesen, Weideland mit einigen Farmen und Lodges darin ergeben ein malerisches Bild. Zwischendurch peilen wir mit dem GPS einen Ort den wir am Horizont erkennen an und



siehe da, es sind fast 70 Meilen Sicht. Nach ca. 30 min Flug wechselt die Landschaft langsam von grün in braun. Wir durchfliegen die letzten 60 NM ein Wüstenstück durchzogen mit Bergketten zur linken und rechten Seite. In der Ferne ist der Flugplatz Swakopmund zu erkennen. Wir nehmen Kontakt mit dem Tower auf und bekommen ein „continue und report when field in sight“. Justin fragt mich, ob ich den Platz sehe, ich bin ehrlich und gestehe –nicht wirklich-. Ähnlich wie man sich bei uns manchmal schwer tut Grasplätze zu

finden, ist es hier mit dem Sandplatz in der Wüste. Schlussendlich sehe auch ich ihn und wir melden -field in sight-. Die Landung mache ich und mein FL ist ganz zufrieden. Justin rollt über einen Sandweg zum Abstellplatz. Wir haben vor, nach Swakopmund zu fahren um die Stadt anzuschauen und etwas zu essen. Er geht zum Telefonieren um ein Taxi zu bestellen, ich mache den Flieger fertig. Im Flugplatzgebäude angekommen erklärt mir Justin, dass er seine Tante in Long Beach angerufen habe und diese uns abhole, Taxi sei viel zu teuer, sagt Tante. Kurz danach kam die nette Dame und kutscherte uns zum 10 km entfernt gelegenen Swakopmund. Wir fahren an den Long Beach und kehren im gleichnamigen Hotel ein. Tante arbeitet dort. Tante kann auch ein bisschen Deutsch, welch ein Vergnügen für mich. Sie empfiehlt uns einen Snack mit Kaffee, was wir gerne annehmen. Nebenbei zeigt sie mir das Appartement von Brad Pitt und Angelina Jolie, knapp 200 m von uns entfernt. Die Zeit zerrinnt, ich schaue auf die Uhr und auf Justin, er nickt und Tante fährt uns wieder zu unserem Flieger, es folgt eine herzliche Verabschiedung, dann steht bezahlen Landegebühr an und die Vorbereitung des Fliegers. Justin klettert auf die Fläche und misst mit Messstab. Mann weiß ja nie, bei diesem Spritmangel ist AVGAS ein wertvolles Gut. Wir haben auf jeden Fall genug um nach Hause zu fliegen.

Justin holt sich die Taxi-Clearance, über einen Sandweg rollen wir zur Piste. Er überlässt mir den Start. Ich erlebe für Swakopmund typische Wetterverhältnisse, durch die kalte Luft vom Atlantik bilden sich Nebelschwaden die bis kurz vor die Landebahn reichen. Ich tauche kurz in eine Schwade ein, mache eine Linkskurve und bin auch schon wieder raus. Mit Kurs 104 Grd. geht es wieder direkt to Windhoek. Übliches Procedere, steigen auf FL 65 dann auf FL 95. Durch den relativ tiefen Sonnenstand präsentiert sich die Landschaft in einem ganz besonderen Licht und mit einer einmaligen Schönheit. Südlich von uns bilden sich einige mächtige CN, die von der Sonne angestrahlt ein Bild fürs Fotoalbum geben. Justin zeigt mir auf der nördlichen Seite eine Uran-Mine, südlich sehe ich ein Camp von dem aus eine weitere Suche nach Bodenschätzen erfolgt.



Es wird schnell dunkel in Namibia, aber wir erreichen rechtzeitig wieder Eros, bei bester Sicht aber mit bereits eingeschalteter Befeuerung landen wir. Wieder ging ein unvergesslicher Fliegetag zu Ende.

Auf dem Taxiway fragt mich Justin, ob wir morgen zum Fish-River-Canyon fliegen wollen. Er sieht mich überrascht, „woher hast du Benzin“, frage ich. „Vielleicht tut sich noch eine Quelle auf“, meint er. Mit seinem Oldie bringt er mich nach Hause. Nach 2 h kam allerdings die Hiobsbotschaft, dass die Quelle versiegt sei und wohl vorerst nichts mehr geht.

Jürgen Rannersmann hat alle Hebel in Bewegung gesetzt um irgendwo noch Sprit aufzutreiben. Die Hoffnung auf ein kleines AVGAS-Wunder hat sich dann doch zerschlagen. Selbst die Flugschule hat mittlerweile fast den letzten Tropfen verbraucht, so dass der Schulbetrieb eingestellt werden musste. Mittlerweile ist es auch ruhig über Windhoek geworden. Nur noch ganz selten ist ein Kolbenflieger zu hören. Nach Auskunft von Jürgen Rannersmann soll eine erste Schiffsladung mit läppischen 80 000 l am 20.04 in Cape-Town ankommen. Dieser Sprit muss dann noch mit Tankwagen nach Namibia transportiert werden. Allein Eros verbraucht pro Tag ca. 6000 l, also ein Tropfen auf den heißen Stein. Wie es weitergehen soll weiß noch niemand so genau.

Als nächstes stand nun eine einwöchige Bustour durch den Süden Namibias an. Jürgen Rannersmann versicherte mir, er wolle sich in der Woche intensiv um ein Flugzeug und Avgas bemühen, so dass ich im Anschluss an die Bustour die restlichen Stunden fliegen könne.

Nachdem uns unser Fahrer am Ende der Tour wieder in der Pension Umland bei Fam. Rannersmann abgeliefert hatte, war ich natürlich riesig gespannt ob er erfolgreich war. Daumen nach oben und ein Grinsen verrieten mir, er war es.



Für den nächsten Tag stand eine voll getankte Cessna zur Verfügung und die deutsche Fluglehrerin Sylvia. Eine erfahrene Pilotin und Prüferin, die mittlerweile fast 10 Jahre in Namibia fliegt. Wir besprechen unsere Route und entgegen unserer ersten Planung fliegen wir nicht zum Fish-River-Canyon sondern ziehen eine Tour über den Gamsberg die Namib nach Sossosvlei vor. Wir verabreden, Funk und Start übernimmt sie, danach fliege ich. Schnell bekommen wir die Startfreigabe und die Freigabe für low

Level. Der Flug beginnt mit viel fliegerischem Fachsimpeln, wir verstehen uns bestens, die Wellenlänge stimmt. Unter uns zieht eine hügelige, traumhaft schöne Landschaft hindurch. In der Ferne sehen wir den Gamsberg, eine kleiner Tafelberg mit Plateau an den Rändern steil abfallend. Der Berg kommt immer näher und scheint sich uns in den Weg zu stellen. Da wir drüber wollen, frage ich noch mal die Elevation ab, 7500 ft. Wir fliegen 7700 ft. Ein imposantes Bild als wir das Plateau anfliegen. Auf dem Plateau befindet sich eine Wetterstation und ein Sendemast. Am Ende des Plateaus sind wieder die steil abfallenden Felswände zu sehen. Wir lassen unsere Cessna fallen und tauchen ab, low Level ist ja genehmigt. Vor uns tauchen die ersten Dünen der Namib auf. Alles was sonst grau und braun war ist grün. Ein fantastischer Anblick. Langsam geht das Farbspektrum von grün in rot über, das alles garniert mit kleinen Quellwolken die wie Sahnehäubchen auf den Dünen stehen. Die Wolken verdichten sich und kommen immer tiefer. 20 km vor Sossosvlei entschließen wir uns umzudrehen. Was soll's, auf dem Rückweg ist beste Sicht und eine traumhaft schöne Landschaft. Sylvia gibt mir zu verstehen, dass wir eigentlich low-level-clearance haben. Ich tauche noch weiter ab und



wir fliegen zwischen den Dünen ein Vlei (Oase) an, das zu dieser Zeit Wasser hat, in der Hoffnung Tiere zu sehen. Wir gleiten in die Mulde hinein, wir sehen Wasser und Bäume, aber keine Tiere. Unsere Cessna schnurrt vor sich hin und zieht uns über einen kleinen Hügel aus der Mulde heraus.



Langsam werden die Dünen niedriger und das Rot geht langsam in sanftes Grün über. Man hat den Eindruck als ob man sich im Bühnenbild eines riesigen Theaters verfliegen hat. Wir fliegen in eine schier endlos scheinende Savanne ein, bedeckt mit kniehohem Gras. Licht und Wind lassen sie wie einen riesigen, sich bewegenden Flaumentepich erscheinen, ein fantastischer Anblick. Etwa 1 km vor uns in 1-Uhr Position sehen wir einen schwarzen Punkt, ich schwenke leicht nach rechts. Der Punkt bemerkt uns, es ist ein

Straußenmann, er flieht. Kaum die Filmkamera aus der Hand gelegt, sehe ich eine Herde, Sylvia vermutet Antilopen, als wir näher kommen entpuppt sie sich als Zebraherde. Etwas links ragen 2 spitze Gegenstände aus dem Gras, wir fliegen sie an und erkennen eine Orixantilope, das Wappentier der Namibier. Auch sie bemerkt uns, schaut majestätisch zu uns hoch und flüchtet dann doch sicherheitshalber. Weit vor uns taucht eine Stromleitung auf, wir steigen etwas und werden daran erinnert, dass die Zivilisation nicht mehr weit ist. Das GPS verrät uns die Entfernung nach Eros. Wir steigen weiter und fliegen über die Hügel- und Berglandschaft zurück nach Windhoek. In Gedanken versunken programmiere ich im GPS die Centerline 01, Sylvia macht den Anflug und die Landung. Einer meiner beeindruckendsten Flüge geht damit zu Ende. Ich brauche noch einige Zeit um die Eindrücke zu verarbeiten, sicherlich werde ich sie nie vergessen.

Nach diesen Flügen durch dieses wunderbare Land ist etwas haften geblieben. Jetzt verstehe ich Sylvia, die Fluglehrerin in Deutschland und den USA war, als sie mir erklärte, Namibia und das Buschfliegen habe sie so fasziniert, dass sie sich vor 9 Jahren entschloss auszuwandern. Auch mich hat dieser Virus ein wenig infiziert und ich bin sicher, dass dies nicht mein letzter Besuch in Namibia war.

Fazit: Wie schon anfangs erwähnt, muss man sich entscheiden, Validation ja oder nein. Für mich war die Entscheidung als Student-Pilot zu fliegen das absolut richtige. Ich konnte fliegen oder fotografieren und filmen wie ich wollte. Ich musste mich um absolut nichts kümmern, hatte somit keinerlei Stress und nur pures Vergnügen. Natürlich ist die Sache mit FI etwas teurer, mir war es das aber wert. Bei meinem nächsten Besuch werde ich allerdings eine Validation beantragen. Sylvia hat mich auch dazu ermuntert und freut sich, mich zu checken.

Die Familie Rannersmann mit „Wolkenlos“, und Hotel Pension Uhland ist eine absolut empfehlenswerte Adresse. Die Hotel-Pension ist klein und gut ausgestattet. Sie liegt nur wenige Minuten vom Stadtzentrum entfernt und wird von Irmgard und Jürgen Rannersmann bestens, in familiärer Atmosphäre geführt. Das Preis-Leistungsverhältnis ist sehr gut. Für alle fliegerischen Dinge ist Jürgen Rannersmann ein kompetenter zuverlässiger Ansprechpartner, der sich wirklich um alles, vom Mietwagen über AVGAS bis zur Student-Pilot-Licence usw. schnell und unbürokratisch kümmert. Eine derartige Unterstützung ist für jeden Namibianeuling mehr als empfehlenswert.

Wolfgang Pappe