

FLUGERLEBNISSE IN NAMIBIA 2004

Bericht von Hansjörg Schweizer

Sämi Lerch hat am 26.01.05 im Pestalozzi-Schulhaus in seinem spannenden Lichtbilder-Vortrag die terrestrischen Schönheiten, die Arten-Vielfalt von Pflanzen und Tieren, die verschiedenen Bevölkerungsgruppen sowie die wirtschaftlichen und politischen Zusammenhänge von Namibia einem zahlreichen und begeisterten Publikum präsentiert.

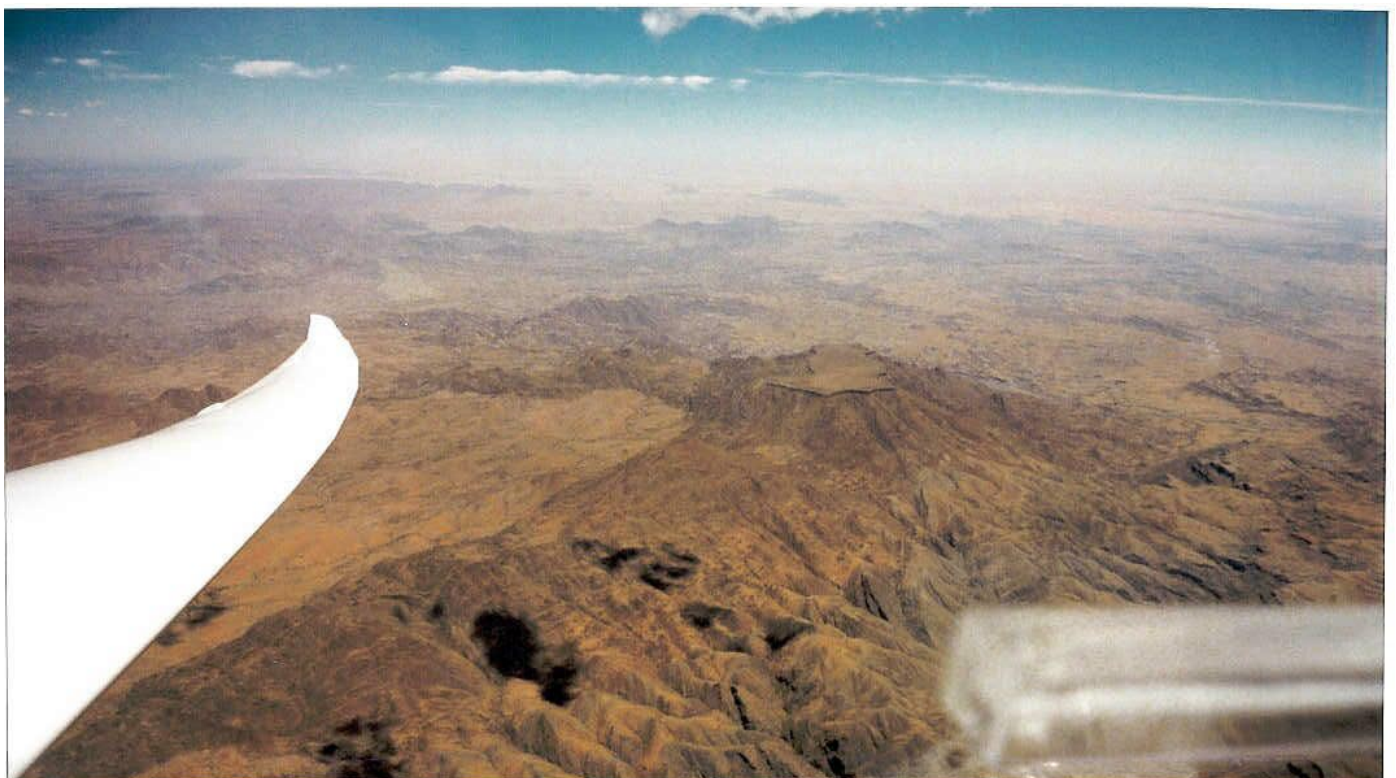
Lasst mich nun etwas aus der Dimension unserer fliegerischen Leidenschaft, aus der Vogelperspektive erzählen.

Bei meinem letzten Besuch, dem 13., wollte ich einmal mehr die Flugbedingungen am Anfang einer Bitterwasser-Saison kennenlernen. Also bin ich am 8. Nov. von Jo'burg her angereist mit der Absicht, bis Mitte Dez. unserem Sport zu fröhnen und anschliessend noch eine siebentägige Motorflug-Safari anzuhängen. Anderst als in früheren Jahren, hatte ich meiner Familie versprochen, die Weihnachtsfeiertage in ihrem Schosse zu verbringen.

Die ersten zwei Tage vergingen mit dem Bereitstellen unseres Flugzeuges, einem Nimbus 3DM mit namibischer Immatrikulation V5-GAK. Auspacken, waschen, Batterien laden, Funktionskontrolle der Systeme wie Radio, GPS, Logger, Sauerstoff, Luftdruck des Haupt- und Spornrades überprüfen, Auftanken mit einem 50 : 1 Mogas/Synthetikoel-Gemisch etc. Die

se Arbeiten erfolgten im grossen Hangar bei 25-30° immer mit einem Auge auf den prächtigen Cumuli-Teppich am Hammerwetter-Himmel schielend. In der Tat waren an den jeweiligen Abenden 1000 km Flüge zu feiern und wir wurden entsprechend ungeduldig, uns mit unserem Vogel selbst in die Lüfte zu schwingen. Vorerst waren aber noch weitere Checks sowie ein Kontrollflug für die Jahresabnahme nötig.

Just am anderen Morgen legte dann der Wettergott eine Pause ein, was für die weiteren Checks nicht schlecht, jedoch für den Kontrollflug ungünstig war. Trotzdem erhaschten wir nach dem Lunch ein brauchbares Wetterfenster und los ging's. Pre-flight Check, einsteigen, Departure-Briefing, Check-Liste abarbeiten, Radio-Kontrolle und Motor starten. Nach der mehrmonatigen Abstinenz auf 26m Langohren hatte ich ein etwas mulmiges Gefühl in der Magengegend. Der Anlasser drehte, der Propeller auch, doch der Motor kam nicht auf das erste Mal. Zuviel Choke oder Gas oder zuwenig? 2. Versuch und ich blieb etwas länger auf dem Anlasser und siehe da, der Motor sprang an. Etwas warmlaufen lassen, Drehzahl- und Magnetkontrolle, Wölbklappen auf -1, Startmeldung und Vollgas. Langsam begann sich der rund 750 kg schwere Vogel zu beschleunigen und mit zunehmender Fahrt wölbte ich auf 0, dann positiv 1 und 2. Mit 80 km/h hob der Vogel ab und anschliessend hatte ich ihn im Steigflug bei 90 km/h und 6~200 Umdrehungen zu halten. Klingt einfach, aber so einfach ist dies leider nicht, da Wind und Thermik immer wieder für Unruhe sor-





gen. Mit 2-2 ½ m/Sek. steigen wir, uns immer an den Pfannenrand haltend. Der Drehzahlmesser beginnt zu blinken und die Geschwindigkeit steigt auf 100 km/h, ich realisiere, dass ich in eine Thermikablösung eingeflogen bin und versuche zu kreisen und zu zentrieren. Der Drehzahlmesser beruhigt sich wieder und Geschwindigkeit und Faden sind O.K. Wir haben Glück, der Aufwind bringt uns auf 1`000 m Grund, also 2`250 m, angedachte Höhe für das Motoreinfahr-Manöver. Gas weg, Zündung aus, 90 km/h gerade aus, nicht schieben, Propeller im Spiegel beachten, er wird langsamer und mit der Propellerbremse bringe ich ihn ganz zum Stillstand. Nun Propeller gerade stellen, Bremse arretieren (von der orangen Markierung darf nichts mehr zu sehen sein) und einfahren. Klack, klack der Motor ist drin, Klappenstellung 0, Avionik umstellen, Rad einfahren, Kopfhörer weg und zurück zur Thermik. Aber wo ist die? Das ganze Prozedere hat etwa 150 m gekostet und das Vario zeigt -2m. Die Wolkenstrukturen helfen mir den Aufwind wieder zu finden und es steigt nun mit stattlichen 2 ½-3 m/Sek. Wir erreichen eine Höhe von 3`000 m, genügend um die vom Prüfer gewünschten Übungen zu machen, Schnellflug, Langsamflug, Abkippen, Wirksamkeit der Bremsklappen usw.

Ich schaue nach Norden Richtung Windhoek. Dort steht eine breite, schwarze Wand. In der näheren Umgebung hat es Niederschläge, aber interessant, an einigen Stellen kommt der Regen gar nicht auf den Boden, er verdunstet auf halbem Wege. Die Strecke Richtung Osten erscheint passabel und ich entscheide mich, das Pfannen (Flugplatz-) -gebiet zu verlassen und Richtung Judea in den nord-süd verlaufenden Dünen am Rande der Kalahari-Wüste zu flie-

gen. Zwischen den Dünen befindet sich ein Strip, etwa 2 km lang, der in vergangenen Jahren Schmugglern von Straussenvögeln als Landeplatz diente und auch durchaus für Landungen von Langohren geeignet ist. Nach anfänglichem Saufen fliegen wir wieder in einen Aufwind ein, der uns auf 3`000 m bringt. Mit Klappenstellung -1 und 150 km/h fliegen wir zur Derm-Farm. Ein kurzes Hochziehen und weiter geht es, jetzt mit Stellung -2 und 190 km/h zum ausgetrockneten Flussbett des Olephant's und zur Pfanne bei Blumfelde. Die Pfanne ist landbar und entlang des Flusses gibt es sogar einen geeigneten Strip. Wir sind nun etwas mehr als 50 km von Bitterwasser entfernt, immer noch auf 3`500 m. Die Prüfungen sind abgeschlossen und wir fragen uns, was wir mit dieser Höhe noch machen könnten. Wir schauen in alle Richtungen der Windrose und müssen feststellen, dass die Niederschlagszonen noch zahlreicher geworden sind. Einhellig entschliessen wir uns zur Rückkehr zur Basis, die wir problemlos erreichen, aber nicht ohne nass zu werden. Ich orientiere mich am Funk ob die Pfanne landbar oder zu nass sei und erhalte die Nachricht, dass die Pfanne lediglich ein paar Tropfen abbekommen hat. Trotzdem entschliesse ich mich zur Landung auf der Ausweichpiste 09, nicht wegen dem Pfannenzustand, sondern aus Bequemlichkeit, weil diese Piste parallel zum grossen Hangar verläuft und die letzten 500 m sogar noch mit Zement befestigt sind. Also Landebriefing und -checks, Fahrwerk und Bremsklappen raus und über dem Windsack runterspiralen. Auf 1`600 m gehe ich bei Windstille in den Downwind und melde: „Golf alpha kilo, left hand downwind for runway zero niner concrete, gear down and locked“. Im Final verlangsame ich die Geschwindigkeit und stelle die Wölbklap-

pen auf Landung. Mit den Bremsklappen dosiere ich meinen Gleitweg um just am Anfang des befestigten Teiles der Piste aufzusetzen, was auch gelingt. Ausrollen lassen bis zur letzten Bay des Hangars wo unser Flugzeug seinen Einstellplatz hat. Kaum haben wir das Flugzeug hangariert, die Batterien angeschlossen und die Hangartore geschlossen, beginnt es kräftig zu regnen, ungeeignet für die Pflanze aber zum Wohle der Farmer. Nichts mehr von einem mulmigen Gefühl in der Magengegend, sondern Befriedigung, dass es mit dem Kontrollflug geklappt hat und morgen ist ja bekanntlich ein neuer Tag.

Statistisch konnte ich 24 Flüge (Strecken-, Einweisungs- und Passagierflüge) mit etwas über 100 Flugstunden und ca. 10'000 geflogenen km absolvieren. Von diesen Flügen möchte ich Euch noch zwei schildern, nämlich einen der über 600 km über die atemberaubend schöne Gegend von Helmeringhausen und den Rand der Namib-Wüste geführt hat, von der auch Sämi in seinem Vortrag ausführlich berichtet hat. Der zweite über meinen in der vergangenen Saison längsten Flug von 840 km.

Der neue Tag brach tatsächlich an, aber die Wetterverhältnisse hatten sich noch nicht gebessert, was auch über die folgenden Tage noch anhielt. Geflogen wurde trotzdem, ich hatte Einführungsflüge zu absolvieren und wir unternahmen auch ein paar zögerliche Streckenversuche.

Nach und nach kam das sogenannte Bitterwasserwetter zurück und es konnten wieder grössere Flüge, auch solche über Distanzen von mehr als 1'000 km verbucht werden.

Am erlebnisreichsten waren für mich die zwei Flüge, von denen ich Euch nun berichten möchte. Es ist Freitag der 03.12.05. Die Meteo ist vielversprechend. Am Morgen wurde mit der Maule ein „Sounding“ geflogen, d.h. ein Flug auf ca. 11'000 Fuss, wobei alle 500 Fuss die Werte für Temperatur und Luftfeuchtigkeit mit einem speziellen Sonden-Gerät aufgezeichnet werden. Diese Werte werden anschliessend computer-mässig erfasst, ausgewertet und auf ein Diagramm übertragen. Der Verlauf der Temperaturkurve und derjenige der Feuchtigkeitskurve erlauben wichtige Rückschlüsse über den Zustand der Atmosphäre im Bitterwasser-Bereich, z.B. Inversionen und Wolkenbasen, sowie die Bestimmung der sog. Auslösetemperatur. Jean-Renaud, J.R. genannt unser professioneller Flugleiter, machte einen ausgezeichneten Job, uns die Prognosen möglichst rosig zu verkaufen. Als Startort wurde die Piste 09 auf der Pflanze und als möglicher Startzeitpunkt 10.00h bestimmt. Nach dem Meteo-Briefing bemühten sich die

Besatzungen ihre Flugzeuge möglichst rasch startklar zu machen und zum Startort zu bringen. Dies ist ein aufwendiges Unterfangen, müssen doch die Flugzeuge, je nach Startrichtung, mit einem Fahrzeug über mehrere km am Pfannenrand entlang zum Startort gefahren werden.

Unser Flugzeug war noch im Hangar und nachdem die üblichen Checks ausgeführt waren, machten auch wir uns auf den Weg zum Startort 09 Pflanze. Die ersten Ungeduldigen starteten tatsächlich um ca. 10.00 h, während wir (Edwin und ich) das Geschehen noch beobachteten und uns über die Flugaufgabe unterhielten. Angedacht war ein OLC-Flug über Malta-Höhe-Helmeringhausen und zurück via den Gamsberg nach Bitterwasser, etwa 700 km.

Ich spare mir nun das bereits ausdrücklich beschriebene Startprozedere. Take Off war um 11.40 h und wir konnten mit dem Motor speditiv Höhe gewinnen und diesen in etwa 1'000 m über Platz einfahren. Nach einem Höhengewinn auf 2'500 m/M überflogen wir die Ziellinie beim alten Hangar und machten uns auf unseren südwestlichen Flugweg zur Malta-Höhe, etwa 150 km von Bitterwasser entfernt. Edwin legt ein scharfes Tempo vor und bald sind wir wieder auf 2'000 m/M und weniger. Auf dieser Höhe schleichen wir mit bescheidenen Steigwerten weiter südwärts. Nach dem Auf und Ab bis auf ca. 1'800 m/M graben wir endlich einen schönen Schlauch aus und steigen mit 3-4 m/Sek. bis auf 3'600 m. Inzwischen breitet sich unter uns die glitzernde Fläche des Hardap-Stausees aus, den wir um 12.40 h auf gleicher Höhe überfliegen. Dieser Stausee ist eines der wichtigsten Wasser-Reservoirs von Namibia und versorgt die ganze landwirtschaftlich genutzte Umgebung von Mariental mit dem köstlichen und lebenspendenden Nass. Aus der Luft bietet sich dem Betrachter ein farbenprächtiges Bild von irrigierten Ackeranlagen in allen Farbschattierungen von grün bis braun. Der Unterlauf dieses Sees, der Fish River schlängelt sich dann weiter südwärts bis in den Fish River Canyon, nahe an der südafrikanischen Grenze gelegen.

Wir sehen auch den Flugplatz von Mariental, eine gewaltige, schwarze Piste, jedoch keinerlei Verkehr. Etwa 70 km haben wir nun zurückgelegt, was für den Anfang nicht schlecht war.

Nun halten wir auf unseren nächsten Wendepunkt Malta-Höhe zu, immer noch in südwestlicher Richtung. Inzwischen habe ich das Steuer übernommen, da Edwin sich etwas verpflegen wollte. Die Steigwerte werden nun zusehends besser und bald übersteigen wir 4'000 m/M und erreichen Malta-Höhe auf ca. 4'300 m/M um 13.30 h. Malta-Höhe kennzeichnet sich durch

gut sichtbare Zufahrtsstrassen, den Ort an sich und einen Flugplatz in etwa 10 km Nähe. Dieser ist jedoch schwer auszumachen im Grau in Grau der Bodenstruktur. Das Fliegerherz beginnt sich zu freuen, denn nun eröffnet sich uns eine schöne Aufreihung, die uns erlaubt mit konstanter Höhe und Formel 1-Geschwindigkeit unseren nächsten Punkt Helmeringhausen zu erreichen. Auch Helmeringhausen hat einen Flugplatz und wir sehen Ort und Pisten aus majestätischer Höhe deutlich. Wir verharren jedoch nicht lange an diesem Ort und machen uns auf den Weg zum Gamsberg, unserer nächsten Wende. Der Gamsberg ist gut erkenntlich dank seiner gestreckten Form und seinem Plateau anstelle eines Gipfels. Das Plateau ist auf einer Strasse erreichbar, wird jedoch militärisch genutzt. Unser Flugweg war nun nordwestlich und atemberaubend schön. Wir konnten unsere majestätische Höhe halten und den Begrenzungshügeln zur Namib-Wüste entlang fliegen. Die farblichen Eindrücke sind unbeschreiblich und gewisse Formen bizarr, einer Mondlandschaft gleichend mit wahrschein-

lich vulkanischer Vergangenheit. Immer wieder erlaubten uns die Hügel einen Blick in die Wüste mit grellem, weissen Sand und flutendem Sonnenlicht. Die Umgebung lud zum Verweilen ein, aber wir wollten ja weiter zum Gamsberg. Fahrtanzeige und Höhenmesser konsultierend bereitete sich bereits eine gewisse Vorfreude aus. Jedoch mit zunehmender Annäherung zu unserem nächsten Ziel mussten wir realisieren, dass aus unserem Abstecher zum Gamsberg wohl nichts werden würde. Die Gegend war schwer verhangen, mit tiefliegenden Wolken und ausgebreiteten Schauern. Wir suchten noch eine Weile nach einem Schlupfloch, fanden es hingegen nicht. Wir berieten uns und entschieden etwa um 15.30 h, unsere immer noch stattliche Höhe zu halten und unseren Heimweg nach Bitterwasser wieder über Malta-Höhe anzutreten. Anfänglich gedieh unser Plan prächtig und wir erreichten Malta-Höhe immer noch mit einer guten Höhenreserve. Richtung Bitterwasser blickend, d.h. nordöstlich breitete sich jedoch eine grosse Schattenwand aus. Am Ende dieser Wand waren wieder Sonnenfle-



cken, wenn auch zaghafte, zu sehen und wir begingen den Fehler, die Schattenwand gleitend überfliegen zu wollen, auf der Sonnenseite wieder auf Aufwinde hoffend. Die Fehleinschätzung rächte sich, denn anstand den Rand des Schattens zu erreichen, schien dieser vor uns immer länger zu werden. Unsere Höhenreserve schmolz wie Butter in der Sonne und bald fanden wir uns auf einer Höhe von nur noch 2`300 m/M und noch kein Sonnenfleck in Reichweite. Wir mussten weiter nordostwärts nach Kalkrand und versauerten auf diesem Wege total. Mit dem besten Gleiten flogen wir weiter, versuchend jede Blase oder geringeres Luftmassensinken mitzunehmen. So schlugen wir uns tatsächlich nach Kalkrand durch, doch zeigte der Höhenmesser nur noch 1`700 m/M. Inzwischen war es 17.00 h geworden und wir entschlossen uns zu einer Motorübung um mit motorisierter Thermik einen grossen Teil des verbleibenden Weges nach Bitterwasser zu überbrücken. Mit wieder eingefahrenem Motor landeten wir um 17.40h wiederum auf der befestigten Piste 09 und liessen den lahmen und mü-

den Vogel bis zu unserer Hangar-Bay ausrollen.

Fazit: Aus solchen Fehleinschätzungen kann man lernen. Es wäre wahrscheinlich gescheiter gewesen, die Abschattung nicht durchgleiten zu wollen, sondern einen Umweg östlich via Mariental zu fliegen. An den traumhaften Eindrücken entlang der Namib-Wüste ändert dies glücklicherweise nichts und alles in allem war es ein tolles und interessantes Flugerlebnis.

Den. 2. Streckenflug, den ich noch schildern wollte, werde ich im Telegramm-Stil abhandeln.

Donnerstag 09.12.05. Superwetter. Angedachte Aufgabe: OLC-Flug Gobabis-Strassenkreuzung-Rehoboth-Wandervogel-Bitterwasser, ca. 1`000 km. Start um 11.30h, Landung um 19.10, Dauer 7.40 h, grösste Höhe 5`300 m/M, höchster Steigwert 7.9 m/Sek. Geflogene Strecke rund 840 km: Gobabis-Strassenkreuzung (190 km nordöstlich von Bitterwasser), Verlängerung nach Norden um ca. 90 km nach Epukiro Süd, Wende nach Rehoboth Station, ca. 300 km mit südwestlichem Kurs, streckenweise entlang der ATZ von Windhoek International, ca. 100 km südlich nach Klein Aub, Mariental ca. 80 km westlich und zurück nach Bitterwasser, ca. 80 km nördlich. Teilweise gebummelt, sonst wären 1`000 km dringlegen.

Auch die Motorflug-Safari von Peter+Margit Jost's Roidina Safafari Farm (bei Omaruru) aus mit Peter's Cessna 182Q bescherte meiner Freundin Anita und mir, sehr viel Freude und Erlebnisreiches. Die Flüge führten uns von Bitterwasser über Windhoek Eros nach Roidina, von Roidina über Cape Cross (Robbenkolonie) nach Swakopmund (Touristenzentrum am Atlantik) und wieder zurück nach Roidina, von Roidina nach Sossusvlei (Düne Nr. 45) über Windhoek Eros zurück auf die Lodge und schliesslich von der Lodge nach Windhoek International (zum Flug nach Jo'burg). Was noch zu erwähnen ist, ist dass das terrestrische Navigieren von grosser Bedeutung ist, da das GPS nicht 100%ig zuverlässig ist. Ausstiege selbst erlebt, sowohl im Segel- wie im Motorflugzeug.

Als Wunschtraum hege ich noch immer die Vorstellung, dass es uns wieder einmal gelingt, eine Trägerschaft für eine SGB-Expedition mit der Gruppen-DG 500M HB-2256 zusammen zu bringen. Namibia ist immer eine Reise wert, sei es terrestrisch auf den Strassen oder in der Luft, natürlich vorzugsweise im lautlosen, vogelflugähnlichen Segelflug.

Interessenten melden sich bei mir oder Sämi!!!

