

Flug von Johannesburg über Namibia und Botswana zurück nach Johannesburg

Die Einladung der Schweizer Pilotin Geraldine Philipp kam überraschend: „Würdest du mit mir in Südafrika fliegen?“ Aber gerne! Da bin ich dabei!

Am 3. Mai 2015 ging es los, wir fliegen von Zürich nach Johannesburg. Mit von der Partie: Marianne und Franz Schleiss, Andrea Wegant und Frank Bosselmann, dazu eben Geraldine Philipp und ich, Ingrid Hopman. Gleich nach Ankunft werden wir vom Hotel zum Flugplatz Brakpan-Benoni-Airport FABB gefahren. Die C-182 ZS-FIJ mit Verstellpropeller ist Geraldines und mein Flugzeug für die Rundreise.

Nach dem Briefing bekommen Geraldine und ich die südafrikanische Lizenz, die fünf Jahre Gültigkeit hat - wir waren ganz glücklich. Marianne und Franz Schleiss fliegen in einer Piper Arrow ZS-FHA, Andrea Wegant und Frank Bosselmann in einer Piper Arrow ZS-FIA.

6. Mai:

Ich fliege die erste Strecke, zweieinhalb Stunden, nach Kimberly, wir beide sind ziemlich aufgeregt, auch noch nicht so gut organisiert. Was uns in Kimberly auffällt: die Öltemperatur zeigt unterschiedlich an, der Öldruck bewegt sich meist im unteren Bereich, die Carborator-Anzeige steht auf null.

Wir wechseln die Sitze, Geraldine fliegt westwärts über hügelige Landschaft zu den Augrabies Falls. Wir sind schon viel entspannter, nach zwei Stunden erreichen wir die Dandy Lodge mit eigenem Airstrip und einer überdachten Abstellfläche. Wir besichtigen noch die spektakulären Wasserfälle und freuen uns bei gekühltem Gin Tonic über einen ersten, geglückten Flugtag.

7. Mai:

Vor jedem Flug bekommen wir ein Briefing von dem sehr kompetenten Piloten Frank. An unserer Maschine angekommen sehe ich Öl unterm Bugrad, zum Glück nicht viel. Mariannes Piper springt gar nicht an, Frank und Andrea sind schon gestartet, werden aber zurück gerufen. Ein Fremdstart bleibt ohne Erfolg, so sind Marianne und Franz gezwungen, zwei weitere Tage in der Dundi Lodge zu verweilen, bis ein Mechaniker eingeflogen wird. Magnete und Starter waren nicht in Ordnung. Übrigens hatten wir zuvor verabredet, dass, wenn ein Flugzeug am Boden bleiben sollte, der Rest der Mannschaft schon weiterfliegt.

Für uns ging es ostwärts über flaches Land nach Upington International Airport (FAUP), Piste 04, 1.500 Meter lang. Wir sind die einzigen zwei Flugzeuge. Weiter geht's nach Keetmanshoop. Die Immigration geht schnell, auf den Zoll müssen wir warten. Wir unterhalten uns inzwischen mit den jungen Damen, die nur oberflächlich unser Gepäck begutachten, dabei wird gelacht und gescherzt. Wie alt bist du, fragen sie mich. Was, mit 75 Jahren fliegst du noch? Das konnten sie fast nicht glauben.

Weiter nach Geluk Kula Airport (FYGK), in Sossusvlei bei Windhoek. Das war ein eindrucksvoller, turbulenter Flug über Steinwüste, Hügel und Tafelberge in 6500 Fuß. Ich lande auf der Sandpiste in 2200 Fuß Höhe kurz vor Sonnenuntergang. Auf mich wartet ein großes Zimmer mit Terrasse und Pool, welches ein Luxus! Eine Nacht kostet dort auch ungelogen \$ 700.-

9. Mai:

Um 10 Uhr starten wir, drehen auf Kurs 328° über die Namibwüste, die nicht enden will. Eine Notlandung wäre hier unmöglich. Nach einer Stunde Flugzeit vorbei an der sogenannten Skelettküste landet Geraldine bei 35°C auf dem Flughafen Walvis Bay

(FYWB). Wir tanken, der Ölstand ist wieder mal grenzwertig. Nachdem ich nun Pilot in Command bin entscheide ich, dass Öl nachgefüllt wird. Zu Recht, wie sich später herausstellen wird!

Unser zweiter Leg an diesem Tag führt uns nach Vingerklip. Das Terrain steigt stetig an, es ist sehr turbulent, steige auf 5000 Fuß. Von der Regenzeit März bis April sieht man Flussläufe mit grünen Büschen, sonst nur weites hügeliges Land. Nach 1,5 Stunden Flugzeit lande ich auf einer ziemlich furchigen Schotterpiste mitten im Nirgendwo auf 3500 Fuß Höhe. Vingerklip ist eine Felsnadel, die wie ein Warnfinger in die Höhe ragt und sich als idealer Orientierungspunkt erweist.

10.Mai:

Ich mache den Außencheck, es ist sehr warm. Wir suchen die Piste nach Tieren ab, beobachten den Windsack. Die Schotterpiste erlaubt nur einen kurzen Magnet- und Propcheck, leanen, und ab geht's ohne Klappen mit Kurs 124° nach Okonjima (FYKN). Wir überfliegen Buschlandschaft, einzelne Farmen tauchen auf, mit unendlich vielen Sandstraßen dazwischen und Wegspuren der vielen Tiere. In 5.300 Fuß Höhe liegt der Buschplatz aus rotem Sand.

Wir befinden uns im Okonjima Natur Reservat „Home of Africa“. Eine tolle, großzügige Lodge. Endlich sind auch Marianne und Franz eingetroffen, großes Hallo, wir sind wieder komplett.

11.Mai:

Schon um 6 Uhr morgens ist Abfahrt zur Safari mit Rohan und Martin. Rohan hat Geparden ausfindig gemacht, wir steigen vom Jeep, nähern uns den Tieren zu Fuß, Martin hat als Waffe nur einen dicken Stock bei sich. Ich habe ein mulmiges Gefühl, als wir bis auf wenige Meter an die eleganten Tiere herankommen. Sie haben aber nur Augen für eine Gruppe Warzenschweine mit ihren Jungen, die gerade unseren Weg kreuzen, und wir mittendrin. Ganz schön aufregend.

Aber es soll ja weitergehen: Marianne gibt für den nächsten Tag die Flugpläne nach Maun (FBNM) in Botswana auf.

12.Mai:

Wir haben heute drei Legs zu fliegen, von Okonjima auf einem Kurs von 138° und bei starkem Seitenwind landet Geraldine nach eineinhalb Stunden auf der 07 in Gobabis (FYGB), bei 35°C. Unterwegs hustet der Motor einmal kurz, wir schrecken auf, danach bleibt es wieder still. Nach dem Auftanken tauschen wir die Plätze, ich fliege 070° steige auf 7.500 Fuß, es ist sehr turbulent bei starkem Seitenwind vom Westen. Nach einiger Zeit schmerzen mir schon die Schultern vom ständigen Dagegenhalten, es geht rauf und runter, hin und her. Der Motor läuft ruhig, natürlich haben wir in Okonjima viel Öl nachgefüllt. Unterwegs sieht man nichts anderes als Buschlandschaft, an eine Notlandung ist gar nicht zu denken, es gibt nicht mal eine Straße. Endlich, nach zweieinhalb Flugzeit haben wir Kontakt mit Maun Tower und bekommen die Freigabe zur Landung.

Marianne gibt die Flugpläne nach Abu (FBAbu) ins Okavango-Delta auf. Wir sind in Eile, da es schon etwas spät ist. Geraldine startet den Motor, sie bekommt die Rollfreigabe, wir rollen, plötzlich bleibt der Motor stehen. Was nun? Ich starte nochmals, der Motor springt an, sie rollt zum Holdingpoint, wie immer benutzen wir die Checkliste. Magnetcheck: ok. Beim Propcheck rührt sich gar nichts. Das war's wohl. Wir bitten um einen Mechaniker, aber beim Zurückrollen auf dem Taxiway blieb auch der Motor wieder stehen. Man stelle sich vor, das wäre uns die lange Strecke über den Busch passiert oder gleich nach dem Start - nicht auszudenken! Hassan, ein Flugzeugmechaniker, kam zu uns. Er hatte drei Jahre bei der Lufthansa-Werft in Bremen gearbeitet, das gab uns ein gutes Gefühl. Frank bekam im Funk mit, dass

wir Probleme haben. Ein freundlicher Mann von Wilderness Safari besorgte uns ein Hotel in der Nähe. Geraldine telefonierte mit dem Vercharterer in Johannesburg, der fragte, ob wir das Flugzeug richtig geflogen hätten. Da wurde sie wild: „Das soll wohl ein Scherz sein!“ Er habe keine andere Cessna, sagte der Vercharterer, so schlug Geraldine vor, mit der nächsten Linie nach Johannesburg zu fliegen, um einen Flug zurück nach Zürich zu bekommen.

Der Mechaniker meinte indessen, wir sollten am nächsten Tag um 10 Uhr da sein, dann könnte er Näheres berichten.

13.Mai:

Es ist wieder ein schöner Morgen, wir gehen nun zum vierten Mal durch die Immigration und hinüber zur Maintenance. Dort haben sie noch nicht richtig angefangen, den Motor zu prüfen, warten auf das ok vom Vercharterer. Wir entschlossen uns deshalb, mit einem Buschflieger C-210 zum Seba Camp nach Abu im Okawangodelta zu fliegen. Das kostet nochmals viele botswanische Pula. In dem Moment ruft Frank an, wollte wissen was mit uns los ist. „Wir kommen mit der nächsten Buschmaschine zu euch und erzählen alles.“

14.Mai:

Wir haben via unser Satellitentelefon erfahren, dass uns eine C-172 nach Maun fliegen wird, die um 14 Uhr landen soll. Wir gehen gleich zur Werkstatt, der Motor der 182-er ist ausgebaut, man zeigt uns den Ölfilter, der voller Metallspäne ist. Der Ingenieur meinte, so etwas hätte er noch nie gesehen. Mir wird immer mehr bewusst, welch riesiges Glück wir hatten!

15.Mai:

Der Flughafen Kasane (FBKE) ist schon von Weitem zu erkennen. Nach der Landung fahren wir nun dem Hausboot entgegen, wo unsere vorausgeflogenen Mitreisenden untergekommen sind.

16.Mai:

Ein herrlicher Sonnenaufgang weckt mich. Sofort springe ich rauf aufs Deck, um nach dem Büffel zu sehen, der gestern im Wasser trieb. Aber was sehe ich? Etliche Löwendamen haben den Büffel wieder aus dem Wasser gezogen und ihr Frühstück in und auf dem Tier eingenommen. Nach unserem sehr viel zivilisierteren Frühstück verabschieden wir uns von der Crew, das Motorboot bringt uns erst zur namibischen und gleich anschließend zur botswanischen Immigration. Wir warten 15 Minuten, bis der dunkle Zollbeamte mit grimmigem Gesicht daher schlurft. Er erteilt mir striktes Fotografierverbot, aber zu spät.

Da unsere C-172 keine so großen Tanks besitzt, kauft Frank für 20 Dollar einen Benzinkanister, schön rot aus Plastik. Damit möchten wir für unsere Maschine Reservesprit mitnehmen, da wir unterwegs in der Kalahari Wüste keine Tankmöglichkeit haben. Unser Vercharterer schlug uns vor, wieder nach Maun zurückzukehren, um zu tanken, und dann nach Tsigaro fliegen. Aber dadurch hätten wir wieder einen Tag verloren. Leider gab man uns am Flughafen keinen Sprit in einem Plastikkanister. Da Franz und Frank ihre Maschinen bis zum Rand voll tankten, konnten sie uns am nächsten Airstrip einige Liter davon abgeben. Man staune, auch für einen unkontrollierten Platz muss man einen Flugplan aufgeben. So füllen wir also zwei Flugpläne aus, einen für diesen und einen für den nächsten Tag nach Gabarone.

Danach starte ich auf der 08 in 3.289ft, unser GPS leistet uns sehr gute Dienste über dem Nirgendwo. Mit Kurs von 180° geht es nach Tsigaro (FB Tsigar). Es ist wieder sehr bockig über dem Busch, wie schon gewohnt. Die Landschaft ändert sich bald,

nach einer Stunde Flugzeit sehen wir voraus die Wüste Kalahari, nach weiteren 30 Minuten überfliege ich die Landebahn 26, 900 Meter lang, 3.038 Fuß hoch. Die Landestrecke wird bei hoher Temperatur immer länger - gerade noch geschafft! Vor mir laufen die Zebras vorbei.

Der wartende Guide bringt uns zur Jacks-Camp Lodge, die wirklich spektakulär mitten in der Wüste steht. Ich habe ein Zelt für mich alleine, bekomme noch eine Taschenlampe: Wir sollen das Zelt nicht alleine verlassen, der wilden Tiere wegen.

17.Mai:

Es ist Sonntag. Wir fahren nach dem Wecken um 6 Uhr noch einmal in die Wüste, um, wie schon gestern, eine so muntere wie putzige Erdmännchen-Familie zu beobachten. Danach geht's zum Airstrip. Von Frank bekommen wir noch Sprit aus seiner Maschine, dann startet Geraldine als erste mit einem Kurs von 218°, wir steigen auf 7.500 Fuß. Nach 2 Stunden 40 Minuten erreichen wir Gabarone (FBSK) in Botswana. Nach dem Volltanken fliege ich weiter nach Pilanesberg International Airport (FAPN) in nur 43 Minuten. Am Ende einer Bergkette liegt der Flughafen vor uns in 3.412 Fuß mit einer Bahnlänge von 4000 Metern. Wir müssen uns beeilen, da auch eine Antonow An2 im Anflug ist. Nach den vielen Formalitäten, Stempel im Pass und Logbook fliegt Geraldine nach Madikwe (FAMK) in Südafrika weiter. Vor dem Aufsetzen hopst uns noch ein Springbock quer über die Landebahn. „Soll ich durchstarten“? „Nein, das geht sich noch aus.“ Wir sind glücklich und zufrieden und bleiben zwei Nächte in der Madikwe River Lodge.

18.Mai:

Der Tag beginnt bereits um 5:30 Uhr mit einer Tasse Tee, aber es kommt dann noch weit besser. Morgens marschieren bereits vier Geparden an uns vorbei, die ihre Markierungen an Bäumen abgeben. Ein noch schlafender Löwe, der von einem anderen Löwen in der Morgensonne aufgefordert wird, aufzustehen und mitzugehen. Eine Elefantenherde kreuzt unseren Weg, Breitmaulnashörner grasen, unser Guide Ernst erzählt uns, dass man für ein Horn 90.000 Rand bekommt, und dass die Wilderer sehr gut organisiert seien. Das Nashorn frisst pro Tag 150 Kilo trockenes Gras, ein Elefant hingegen 300 Kilo Äste und Blätter. Natürlich sehen wir auch Giraffen, Zebras, Hyänen, alles ist sehr aufregend. Die Safari hat sich wirklich gelohnt, alle sind glücklich.

19.Mai:

Geraldine und ich starten zum letzten Leg. Nach dem Start ruft uns Frank, dass er Probleme mit der Trimmung habe und wieder zum Platz zurückkehre. Wir fliegen weiter über Carltonville (FACR) Kurs 152° nach Heidelberg (FAHG) Kurs 098°, Ergo Slimes Damm 341°, und landen wohlbehalten in Brakpan Benani (FABB) nach 2 Stunden 10 Minuten.

Danach gibt es bei gutem Essen, das Jana, die Organisatorin der Lodges für uns zubereitet hat, noch eine Diskussion mit Karl, dem Besitzer der Flugzeuge. Auch Marianne und Franz haben ihm gehörig die Meinung gesagt. Sie chartern schon das vierte Mal bei ihm und hatten immer Probleme. Diesmal war es der Starter und das Zündschloss, außerdem haben sie während der Flugzeit zehn Liter Öl verbraucht.

20.Mai:

Es geht wieder heimwärts gen Zürich. Es war eine wunderbare Flugsafari mit einer immer freundlichen, zuverlässigen Crew. Dazu haben wir Flieger und Fliegerinnen uns alle prima verstanden. Mit Geraldine im Cockpit habe ich sehr gut zusammengearbeitet, wir waren, wir sind im Flugzeug jetzt ein perfektes Paar.