

Flugsafari südliches Afrika

Flugsafari Südafrika, Botswana und Namibia

Mein größtes Abenteuer als Pilot in einem Sportflugzeug

Selber am Steuer eines Kleinflugzeuges, gemeinsam mit zwei anderen Flugzeugen Afrika von oben erleben, das war Abenteuer pur. Von brennenden Rädern, Landungen im Sandsturm, von wilden Tieren und einer faszinierenden Landschaft handelt dieser Reisebericht. Lesen Sie selber wie es uns bei dieser Flugsafari ergangen ist.

15.10. bis 04.11.2014

1. Tag: ANREISE

Wir fliegen von **Salzburg** über **Frankfurt** nach **Johannesburg**. Unsere Kollegen Aldo und Konny sind gestern schon geflogen. Allerdings gab es mit dem A380 der Lufthansa technische Probleme und sie kamen daher erst einen Tag später weg. Der Grund für die frühere Abreise liegt darin, dass die beiden die Validierung der Flugscheine in Südafrika noch machen müssen. Herbert und ich haben das bereits im Mai im Rahmen unserer Buschpilotenausbildung gemacht. Unser Flug ist jedoch Gott sei Dank pünktlich.



2. Tag: ANKUNFT IN JOHANNESBURG

Wir kommen am Vormittag in **Johannesburg** an. Es wartet bereits Janna von Skyafrika auf uns und bringt uns ins Hotel **Birchwood**, unweit des Flughafens. Wir beziehen die Zimmer, essen eine Kleinigkeit und dann teilen wir uns auf. Während die Nicht-Piloten im Hotel bleiben und sich ausrasten, fahren Herbert und ich zum Flugplatz **Brakpan**, um dort mit Konny und Aldo zusammen zu treffen. Auch Karl, der Besitzer des Flugunternehmens ist da und begrüßt uns sehr herzlich. Wir plaudern und beginnen dann auch die Flugstrecke zu planen. Der Wind ist sehr stark und daher muss Konny seinen Überprüfungs- und Checkflug nach einer Landung abbrechen. Aldo versucht es erst gar nicht, denn es ist zu viel Wind. So sitzen wir alle zusammen im Briefing Raum als plötzlich Karl meint: Essen. Das heißt, wir sind zum Barbecue auf der Dachterrasse eingeladen. Das passt mit unserer Planung nicht ganz zusammen, zumal wir ja mit unseren Damen ausgemacht haben ins Steakhouse zu gehen. Nützt nix, wenn Karl sagt Essen, dann meint er das auch. Mit unserer weiteren Planung wird es nix. Das soll morgen passieren. Wie erwähnt gehen wir am Abend mit unseren Damen ins one-twenty und speisen vorzügliche Steaks. Der Tag war lang und nach ein, zwei Gläschen Wein geht es zu Bett. Leider wird es mit dem Schlafen nix, denn es ist so laut, dass man unmöglich schlafen kann. Das geht bis 04:00 in der Früh so weiter. Wir sind total fertig!



3. Tag: JOHANNESBURG - VALIDATION

Nix geschlafen, na das kann was werden. Die Damen haben heute Besichtigungsprogramm in Johannesburg. Nach dem Frühstück im Hotel bringt uns unser Fahrer zu Skyafrika am Brakpan Airfield. Weit und breit kein Karl zu sehen, der doch mit uns das weitere Briefing machen wollten. Wir sitzen herum und versuchen halt selber zu planen. Aldo und Konny arbeiten an ihrer Validierung. So vergeht der Vormittag und nichts passiert. Am Nachmittag macht Clemens mit mir die Einweisung auf die PA28 Cherokee 235. Nach drei **Touch and Gos** mach ich noch drei Landungen mit Ernst an meiner Seite, der mich bei diesem Flug künftig ein wenig unterstützen soll, zumal ich ja keinen Copilot habe. Wieder warten, warten... Dann kommt Karl, allerdings hat er eine andere österreichische Gruppe, mit der er sich beschäftigen muss und so verstreicht die



Zeit und ich verzweifle noch mehr. Der fehlende Schlaf kommt zu meiner Unzufriedenheit noch dazu. Dann kommt Karl Essen!! Was essen?.. wir wollen doch Briefing machen, nein wir sind zum Essen eingeladen und treffen dabei die österreichische Gruppe, die eben angekommen ist. Kurzum der Tag verstreicht, die Informationen fehlen. Zum Abendessen begleitet uns dann Karl noch in das Steakhouse im Hotel. Das Essen ist gut wie immer. Der fehlende Schlaf zwingt uns ins Zimmer. Doch auch heute wieder das gleiche Spiel. Lärmende Einheimische, die offensichtlich ein Teil einer großen Gesellschaft sind die eine Hochzeit feiern. Es ist zu verzweifeln. Johanna und ich können einfach nicht einschlafen bis um 04.00 Uhr geht das so durch.

4. Tag: ENDLICH WEG VON JOHANNESBURG

Endlich können wir das mittlerweile verhasste Hotel mit den lärmenden Gästen verlassen. Wir checken aus und fahren nach Brakpan. Unsere österreichischen Flugkollegen begleiten uns. Wir planen unseren ersten Leg, beladen unsere Flugzeuge und dann kommt Karl - nein nicht essen was Ihr sicher meint - Briefing! Nun bekommen wir das gewünschte Briefing, aber dadurch wird es mit der geplanten Abreise um 11.00 Uhr nix. Unsere Damen warten einstweilen geduldig. Karl erklärt uns genau was und wie wir funken müssen und was zu beachten ist. Dann starten wir. Anfänglich hab ich noch Probleme mit dem Funk, aber dann geht alles perfekt. Wir starten auf der 17 und fliegen aus der Johannesburg Kontrollzone raus. Das Wetter ist herrlich aber leider ein wenig turbulent. Unsere voll beladene Cherokee tanzt im Wind hin und her. Zuerst ist die Landschaft flach, aber dann kommen Berge und eine spannende Landschaft. Wir drei Flugzeuge sind im Funkkontakt miteinander. Nach knapp eineinhalb Stunden erreichen wir unser Ziel Elephant Plains. Bei den Pisten in Afrika ist immer mit wilden Tieren zu rechnen. Daher muss einer vor der Landung die Piste zweimal überfliegen, einmal in dreihundert, dann in 30 Meter, um alle Tiere zu verscheuchen und um etwaige Löcher in der Piste zu checken. Aldo und Herbert machen das für uns heute, dann landen wir mit unserer Maschine und zum Schluss kommt Konny rein und setzt seine Piper six ganz sanft auf der Schotterpiste auf. Gleich nach der Landung sichern wir unsere Flugzeuge und decken sie ab. Wir werden von der Lodge, die gleich neben der Piste, ist abgeholt. Sie bringen uns auch Dornenbüsche um die Reifen vor Hyänen zu schützen. Die **Elephant Plains Lodge** liegt wunderschön an einem Wasserloch, ist an einem Hang gebaut und besteht aus verschiedenen Bungalows, von dem jede Lodge den Namen eines Wildtieres trägt. Alle sind begeistert vom Design der Lodge. Wir bekommen ein Erfrischungsgetränk und Erfrischungstücher bei der Ankunft. Es ist später Nachmittag. Das Mittagessen steht noch für uns bereit. Hervorragendes Essen genau nach meinem Geschmack. Um 16.00 Uhr beginnt unser erster Game Drive. Wir fahren mit einem offenen Toyota Landcruiser durch den Busch. Leider hat es wenige Monate vorher hier gebrannt. Es sind ca. 50 % des Busches abgebrannt. Dennoch sehen wir viele Tiere, vor allem Antilopen, Gazellen, Zebras, Büffel. Die großen fehlen noch, aber wir haben am Abend und morgen noch eine Tour geplant. Der Sonnenuntergang entspricht dem, was man sich von Afrika erwartet. Beim Sundowner im Busch kommt eine Hyäne ganz nahe zu uns und lässt sich auch nicht vertreiben. Das Abendessen ein Traum. Wir sitzen rund ums Feuer, wo das Essen serviert wird. Dann noch einen Drink an der Bar und ab ins Bett.

5. Tag: AUF DER PIRSCH IM KRÜGER NATIONALPARK

Um 05.00 Uhr stehen wir auf. Abfahrt um 05.30 Uhr zum Game Drive. Wir fahren annähernd die gleiche Route wie gestern. Wieder Büffel, Flusspferde, Zebras usw. Wir fahren mitten in eine Büffelherde und beobachten die großen Tiere beim äsen. Dann nehmen unsere Guides die Spur von einem Leoparden auf. Tatsächlich finden wir dieses schöne Tier auf einem Baum liegend, die Beute, eine Gazelle, über ihm hängend. Unsere Fahrer fahren mit den Geländefahrzeugen mitten in den Dornenbusch um uns ganz nahe an das Raubtier zu bringen. Weil wir so beschäftigt sind das Tier zu beobachten, sehen wir erst gar nicht, dass nur zwei Meter neben uns eine Hyäne auf eine passende Gelegenheit wartet um uns, oder die Beute des Leoparden zu schnappen. Der Leopard lässt sich gar nicht stören und genießt scheinbar unsere Anwesenheit. Dann geht es weiter und wir sehen alle Tiere, die man erwartet. Einen Elefanten sehen wir dann noch im Vorbeifahren. Wir kommen zurück und auf uns wartet ein perfektes Frühstück. Die kleinen Affen stören ein wenig. Wir werden gewarnt, weil diese frechen Tiere auch manchmal auf die Gäste urinieren. Konny verlässt seinen Platz! Kaum passt man nicht auf, schon schnappen sich diese frechen Kerle die Zuckersackerl. Aldo, Herbert und Margarita unternehmen nach dem Frühstück eine Stunde Buschwalk. Sie sehen dabei einige Tiere und bekommen jede Menge Informationen über den Busch. Wir haben endlich mal Zeit zum Relaxen. Johanna und ich liegen auf der Terrasse und genießen die Sonne. Es ist angenehm warm - endlich, denn bis jetzt haben wir eher gefroren. Um 16.00 wieder Gamedrive. Es ist wieder ein Buschbrand ausgebrochen. Unsere Guides sind sehr nervös und versuchen die Feuerstelle



auszumachen. Diese ist aber dann doch in einem anderen Park. Wir sehen heute einen Elefanten gleich neben einem Flugfeld, wir fahren ganz nahe an ihn heran. Diese großen Tiere sind beeindruckend und irgendwie strahlen sie eine bestimmte Ruhe aus. In der Ferne sehen wir dann noch ein Nashorn während wir unseren Sundowner zu uns nehmen. Bei der Rückfahrt in der Finsternis quert noch eine Nashornfamilie unseren Weg. Wir sind glücklich. Abendessen wieder ein Traum! Wir gehen bald zu Bett, morgen wird es anstrengend.

6. Tag: ABFLUG NACH VICTORIA FALLS

Um 05.00 Uhr Wecker - Aufstehen, Abfahrt um 06.00 zu unseren Flugzeugen. Wir checken die Maschinen. Unsere Rancher clearen die Piste und verjagen die Tiere, denn gestern war hier noch eine Büffelherde und die Elefanten sind nicht sehr weit weg. Zuerst startet Konny, dann ich und Herbert zum Schluss. Das Wetter ist heute nicht so schön. Vor uns eine Wolkenbank. Es wird immer schlechter und plötzlich geht es nicht mehr weiter. Ich funkte die anderen an und erfahre, dass die über die Wolken gestiegen sind. Ich drehe um und steige auch über die Wolken und gehe wieder auf Kurs. Über den Wolken ist es schön. Der Transponder funktioniert auch nicht. Ich werde leicht nervös. Als wird dann Richtung **Polokwane** kommen, beruhigen sich meine Nerven und auch das Wetter. Ich höre immer wieder die beiden anderen Maschinen im Funk. Konny ist vor uns und funkt schon final Runway 05. Ich gehe in den Gegenanflug und lande ebenfalls. Die Piloten Herbert und Aldo kommen gleich dahinter. Wir tanken und müssen dabei schon jede Menge Papierkram erledigen. Die Afrikaner sind für ihren Papierkrieg bekannt. Dann müssen wir das Gepäck ausräumen und durch den Zoll und wieder Formulare, Formulare, Formulare. Dann geht es endlich weiter. Zuerst starten Konny und Tatjana, dann gehen wir raus und wieder zum Schluss Aldo und Herbert und Margarita. Das ist der längste Flug unserer Reise. Der Funk gestaltet sich schwierig. Konny hilft uns Gott sei Dank als Relais. Anfangs ist der Flug noch ruhig, aber dann wird es immer turbulenter. Wir und die Maschine Aldo/Herbert/Margarita fliegen auf 8.500 ft., Konny über 10.000 ft. Nach zirka 3 Stunden kommen wir nach **Victoria Falls Airport**. Der Anflug problemlos, der Funk super. Ich bin komischerweise der Erste beim Landen, obwohl ich als Zweiter abgeflogen bin und bin überrascht, dass es zwei parallele Pisten gibt. Die Piste 12 ist aber gut erkennbar, die andere ist eine neue noch nicht in Betrieb befindliche Piste mit einem großen Kreuz drauf. Es kommt Konny und dann zum Schluss Herbert/Aldo/Margarita rein und gleich dahinter die British Airways. Leider, denn als wir tanken, werden unsere Tankleute abgezogen um die British zu betanken. Wir warten endlos bis alle betankt sind. Dann beginnt das Einreiseprozedere. Visum kaufen, Landegebühr zahlen usw. Eine Katastrophe, warum haben wir uns das angetan! Als wir dann aber endlich in unserem Bus Richtung **Iliala Lodge** sitzen und dann noch dazu freundlich empfangen werden, beruhigt sich unsere Angespanntheit. Als wir dann nur die 15 Minuten zu den **Victoriafällen** hinter uns haben, kann sich die Begeisterung fast nicht in Grenzen halten. Die Wasserfälle, die Livingston als erster gesehen hat, sind ein Traum. Überall stürzt das Wasser steil herunter. Die größten Wasserfälle (Höhe) sind für uns zumindest die schönsten der Welt. Wir wandern die ganze Strecke durch den Park und machen hunderte Fotos. Anschließend wandern wir zurück und bekommen endlich unser ersehntes Landebier. Das Abendessen ist sensationell. Kudu oder Krokodil, einfach super. Um 22.00 Uhr sind alle Müde und wir gehen zu Bett.

7. Tag: IN DEN CHOBE NATIONALPARK VICTORIA FÄLLE

Heute brauchen wir nicht so früh aufstehen, denn wir haben den Flugplan für 14.00 Uhr aufgegeben. Heute stehen die Victoriafälle aus der Luft am Programm und dann geht es weiter nach **Kasane**. Am Vormittag hab ich endlich mal Zeit meinen Reisebericht zu schreiben. Pünktlich um 11.30 Uhr fahren wir los Richtung Flughafen. Das Check in ist wieder mal sehr bürokratisch. Wir müssen wieder jede Menge Formulare ausfüllen und eine Abfluggebühr von 50 USD pro Passagier bezahlen. Dann check-in. Wir marschieren zu unseren Fliegern und beladen unsere Flugzeuge. Der Flug nach Kasane (Botswana) ist nicht der Rede wert, denn das sind nur ca. 80 Kilometer. Aber auf uns warten ja die Victoriafälle aus der Luft. Zuerst startet Konny und Tatjana in der PA32-Six. Dann rollen Herbert/Aldo/Margarita und unsere Maschine mit mir und Johanna und Ernst und Brigitte an Bord, die Piste zurück (Backtrack). Wir stehen schon, in Startposition, die andere Maschine kommt und stellt sich neben uns auf und rollt in Startposition. Aldo am Steuer schiebt den Gashebel rein und startet. Ernst schreit, da brennt ein Rad! Ich setze sofort einen Funkspruch ab *right wheel on fire - stop immediately*. Die Maschine stoppt und alle evakuieren auf der Piste das Flugzeug. Tatsächlich kommt Rauch vom rechten Reifen. Natürlich ist jetzt nix mit starten. Sofort kommt die Flughafenfeuerwehr mit dem Einsatzwagen und mit Schlauch, doch es brennt nichts mehr. Wir stehen eine Weile und bekommen dann die Anweisung zurück zum Tower zu rollen. Konny ist ja schon weg, bekommt das alles aber am Funk mit, er kommt zurück und lässt seine Freunde nicht im



Stich. Als Konny gelandet ist, werden wir mit dem Vorfelddbus zu unseren Freunden auf der Piste gebracht. Konny, Herbert und Aldo sichten das Problem und kommen zum Schluss, wir können fliegen. Aber zunächst müssen wir zurück zur Abstellfläche. Aldo und Herbert müssen einen *incident Report* ausfüllen. Wir warten in der brütenden Sonne mindestens eine Stunde. Gott sei Dank ist nichts passiert und wahrscheinlich wäre auch bei einem Start nix passiert, aber Sicherheit geht vor. Nun starten wir und ich darf den Formationsstart als Leader führen. Gleich nach dem Abheben müssen wir nach links wegfiegen und uns über den Victoriafällen in 6000 ft melden. Diesen Flug nennt man den *Flight of Angels* und tatsächlich kommt es einem göttlich vor, wenn man über den Victoriafällen kreist. Anschließend fliegen wir Richtung **Kasane** in Botswana. Die Landung problemlos, die Einreise problemlos. Nach einem schon dringend notwendigen Landebier holt uns der Shuttle von der **Chobe Safarilodge** ab und bringt uns ins Hotel. Sofort werden wir in Empfang genommen. Es geht gleich weiter mit der Bootsfahrt am Chobe River. Wir sind verspätet eingetroffen, daher bekommen wir ein kleines Boot, nur für unsere Gruppe. Der **Chobe-Nationalpark** ist ca. 11.000 Quadratkilometer groß. Hier leben zirka 120.000 Elefanten. Bei meinem letzten Besuch vor zwei Jahren mit Chamäleon-Reisen gab es nur einen zu sehen, alle anderen waren bereits weg, zumal in dieser Zeit gerade die Regenzeit begann. Die gemächliche Fahrt führt vorerst entlang des Ufers. Wir sehen zahlreiche Krokodile und jede Menge Vögel. Dann fahren wir zu der Insel im Fluss. Hier weiden Büffel und äsen Flusspferde. Dann sind auch gleich die ersten Elefanten zu sehen. Sie stehen im Wasser bis zu den Knien und fressen das Seegras. Ein Stück weiter stehen zahlreiche Marabus herum. Ganz am Ufer liegt ein toter Büffel, den die Löwen in der Nacht gerissen hatten. Dann mussten sie ihre Beute aufgeben, weil die Krokodile da waren. Wir treffen noch eine Flusspferdfamilie, die gerade aus dem Wasser steigt. Die Fahrt dauert bis zum Sonnenuntergang. Der Sundowner am Boot, bei untergehender Sonne, beschert schöne Fotos und tut auch auf der Kehle gut. Nach dem Anlegen in der Chobe Safari Lodge beziehen wir unsere Zimmer im neuen Trakt des Hotels. Zum Abendessen sind wir ebenfalls im neuen Restaurant des Zubaus. Jeder ist müde von den zahlreichen Erlebnissen, wir gehen bald zu Bett.



8. Tag: CHOBE - GAME DRIVE

Wieder Aufstehen um 05.15 Uhr, weil unsere Abfahrt mit den Geländewagen für 06.00 Uhr geplant ist. Es warten noch andere Gruppen und ich staune nicht schlecht, als ich Stefan treffe, der aus Namibia stammt und für Chamäleon-Reisen arbeitet. Ich hatte mit ihm 2012 eine Info-Reise mit Chamäleon-Reisen nach Botswana gemacht. Wir plaudern ein wenig und dann kommt ein wenig verspätet unser Fahrer. Er musste den Wagen wegen eines technischen Problems tauschen. Die Fahrt führt uns in den Chobe-Nationalpark, entlang des Flusses. Wir sehen wieder die gewohnten Tiere, aber dann plötzlich Aufregung - es sind Löwen gesichtet worden. Wir fahren schnell zu dieser Stelle. Hier haben sich zahlreiche andere Fahrzeuge eingefunden. Es ist ein Trauerspiel zu sehen, wie sich 8 bis 10 Autos um eine Löwenfamilie drängen, nur um ein Bild zu schießen. Auch wir sind mit von der Party. Das ist halt der Preis, den man dafür zahlen muss, dass die Tiere hier so unbehelligt leben können. Ein Nationalpark rechnet sich halt nur mit Eintritt. Wir fahren weiter und sehen zahlreiche Vögel. Im Park wird dann eine kleine Pause eingelegt und es gibt Tee und Kaffee. Dann geht es zurück zur Lodge. Wir kommen zu einem Highlight auf dieser Tour. Eine große Herde von Elefanten zieht Richtung Fluss. Wir parken unser Fahrzeug so, dass die Elefanten unmittelbar an uns vorbeimüssen. Tatsächlich ziehen diese gewaltigen Riesen leisen Schrittes und sehr flott an uns vorbei hinunter zum Fluss.



Elefanten queren den Weg im Chobe National park

Dann geht es zurück zur Lodge. Frühstück. Unser nächster Trip ist um 15.00 Uhr geplant. In der Zwischenzeit genießen wir die Zeit am Pool und andere relaxen einfach im Zimmer. Es ist sehr heiß, der Pool ist nicht sehr einladend. Um 15.00 Uhr treffen wir uns zur Abfahrt für unsere zweite Bootstour am Chobe River. Eine große Mensentraube steht beim Abgang zu den Steganlagen, wo zwei große Schiffe liegen. Zirka 300 Menschen drängen auf die Schiffe. Unsere deutschen Nachbarn drängeln wieder was das Zeug hält. Wir müssen vom Schiff, denn unsere Gruppe ist auf dem anderen Schiff gebucht. Nun sind dort aber nur noch Plätze in der Mitte frei, von wo aus man einfach nicht gut fotografieren kann. Die Fahrt ist so wie gestern am Abend, aber eben mit Massentourismus. Eine Runde Spanier belagern unser Schiff lautstark. Das gleiche Bild wie gestern, Krokodile, Elefanten, Büffel, Flusspferde. Am Ende genießen wir noch den Sonnenuntergang. Das Abendessen nehmen wir diesmal im Hauptrestaurant ein. Es gibt ein großes Buffet mit allem was man sich vorstellen kann. Wir gehen früh zu Bett.



9. Tag: OKAVANGO - POM-POM

Wieder ein wunderschöner Morgen. Es ist angenehm warm. Frühstück und Check-out. Es gibt Unklarheiten, weil wir die Eintritte schon bezahlt haben und das Hotel das nochmals kassieren will. Wir einigen uns darauf, dass wir sie bezahlen und von Skyafrika zurückerfordern. Wir fahren zum Flughafen von Kasane und checken das Gepäck durch. Dann geben wir unseren Flugplan auf und bezahlen die Landegebühr. Mittlerweile hat es so um die 30 Grad im Schatten. Weil die Hitze trocken ist, ist sie auch auszuhalten. Wir haben vereinbart, dass wir heute in Formation fliegen. Konny macht den Leithammel, ich gleich hinten nach und dann Aldo mit seiner Crew. Der Flug führt uns über die Savanne Afrikas. *Ich hatte eine Farm in Afrika* kommt einem immer wieder in den Sinn. Zuerst fliegen wir den Linyandi entlang, dann kommen wir zum **Okavango** Fluss. Wir fliegen zeitweise nebeneinander und machen schöne Air-to-Air Aufnahmen. Eines der Highlights des Fluges ist das Kleeblatt. Das ist eine Flussformation des Okavangos, das aus der Luft genauso aussieht wie ein Kleeblatt. Wir kreisen einmal herum und machen schöne Fotos. Dann geht es weiter südöstlich Richtung zur **Pom-Pom Lodge**. Einige Vögel begegnen uns. Einmal sogar eine 5er Staffel von riesigen Pelikanen, die genau auf Kollisionskurs fliegen. Nur durch ein beherztes Ausweichmanöver konnte ich einen Zusammenstoß verhindert. Konny fliegt immer noch vorne, er macht für uns den Funk, als Piper-Formation. Konny macht einen Überflug über die Piste in ca. 1.000 ft. Ich gleich hinten nach in ca. 60 ft. So haben wir die Piste wirklich klar gesehen und etwaige Tiere vertrieben. Konny landet und anschließend kommen wir mit unserer ZS-FAI rein und dann zum Schluss Aldo mit seiner Truppe. Hier warten schon unsere Guides und bringen uns zur Lodge. Die Pom-Pom Lodge ist eine 4-Sterne-Zelt-Lodge. Es gibt keinen Zaun herum. Linda, die Managerin der Lodge, macht gleich mal eine Einweisung und erklärt uns alle Sicherheitsvorschriften. Alleine zu den Zelten bei Nacht zu gehen ist verboten. Es gibt Trillerpfeifen und Notsignale, falls man Probleme hat. Die Elefanten sind laufend hier ums Camp herum, auch Flusspferde und Büffel sowie Löwen sind manchmal da. Also allerhand Getier. Wir speisen sehr gut und gehen dann zu unseren Zelten zum Relaxen. Um 16.00 Uhr ist unsere erste Ausfahrt. Es geht durch eine wunderschöne parkähnliche Landschaft, mit hohem strohigem braunem Gras, immer wieder grünen Baumgruppen und einigen Wasserlöchern. Mit dem Toyota Landcruiser fahren wir über eine Holzbrücke, die aus Baumstämmen errichtet wurden. Die erste Gruppe von Zebras ist zu sehen, dann über Funk Neuigkeiten. Es liegen zwei Löwen unter einem Baum und rühren sich überhaupt nicht. Obwohl wir nur rund 5 Meter von denen entfernt mit unseren Geländefahrzeugen stehen, scheint es, als ob sie das überhaupt nicht stört. Es geht weiter zu einem ausgetrockneten Wasserloch. Hier wird der Sundowner serviert. Bei der Rückfahrt zum Camp sehen wir noch einen Leoparden, der offensichtlich am Weg ist, sein Abendessen zu suchen. Wir stören ihn dabei und irgendwie stört es mich selber, dass wir ihn stören. Unsere Guides leuchten ihn mit Lampen an, der Leopard bleibt liegen. Nach einer Weile wird es dem Leopard zu bunt und er verschwindet im Gebüsch. Zurück in der Lodge angekommen, wartet Cliff, der Chef des Hotels bereits auf uns und begrüßt uns. Das Abendessen ist schon vorbereitet. Außer uns sind noch zwei ältere Pärchen bei uns am Tisch. Das Abendessen ist in Buffetform. Wir sind alle müde und gehen bald zu Bett. Es kommen viele Geräusche aus dem Busch, aber nachdem wir so müde sind, schlafen wir gleich ein.



10. Tag: OKAVANGO - MOKORO - BOOTSFAHRT

05.30 Uhr, wir werden mit Tee und Kaffee geweckt, den unsere Guides in unser Zelt bringen. Welch ein Service! Johanna bringt diesen zu uns ins Bett. Während der Nacht war es angenehm kühl, wir haben gut geschlafen. Es ist ein Frühstück für uns vorbereitet, damit wir uns vor unserer Pirsch stärken können. Abfahrt um 06.30 Uhr. Zuerst fahren wir mit den Geländefahrzeugen durch die Buschlandschaft. Dabei sehen wir noch einen Leoparden, der unter einem Baum liegt. Wir belagern die Raubtiere mit unseren Fahrzeugen. Irgendwann wird es dem armen Kerl zu bunt und er verlässt seine Liegestätte, wir folgen ihm noch eine Weile, dann geht es weiter zu den **Mokoros**. Das sind kleine schlanke Boote, die früher mal Einbäume waren, heute aber aus Kunststoff gemacht werden. Mit drei Booten fahren wir los. Mit einem langen Stock schiebt unser Bootsführer das kleine wackelige Schiffchen durch das lange schilfähnliche Seegras. Wir sehen zahlreiche Vögel, kleine Insekten wie Wasserläufer und kleine Frösche, die so klein sind, dass man mit einem ungeschulten Auge sie gar nicht ausnehmen kann. Die Fahrt dauert zirka eineinhalb Stunden. Immer wieder überqueren wir sogenannte Hippo-Highways. Das sind Wasserstraßen, die die Hippos ausgetreten haben um eine Verbindung zu den Hauptflüssen zu haben. Das Wasser ist glasklar, es kommt aus Angola. In den Monaten Mai und Juni kommt viel Wasser von Angola und die ganze Region des Okavango Deltas ist überschwemmt. Der Wasserpegel steigt dann um 1,5 Meter an. Unser Guide erzählt uns viel über seine Region, in der er aufgewachsen ist. Am Ende treffen wir wieder unsere anderen Freunde, die einstweilen mit dem Motorboot gefahren sind. Nach einer Tee- und Kaffeepause wechseln wir. Wir fahren nun mit dem Motorboot, die

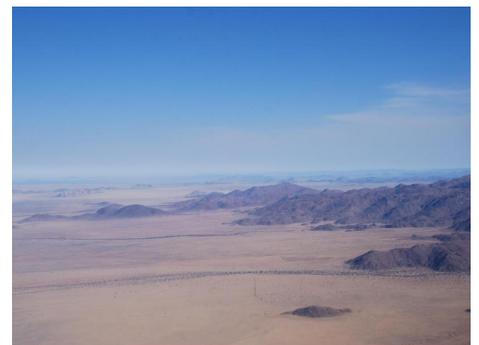
anderen mit den Mokoros. Das Wasser ist sehr seicht. Manchmal muss unser Guide aussteigen und das Motorboot über die Sandbank ziehen, wir helfen ihm dabei. Elefanten bevölkern eine Insel. Wir schauen ihnen vom Wasser aus zu. Ein einzelner Bulle steht mitten im Wasser und frisst Seerosen. Als bald das Wasser wieder genügend Wassertiefe hat, sausen wir mit voller Kraft durch die engen Kanäle, zurück zu unseren Geländefahrzeugen. Es geht zurück in die Pom-Pom Lodge, wo bereits wieder - Sie werden es sich schon denken - das Essen auf wartet. Brunch, mit allem was dazugehört. Anschließend wieder relaxen. Wir verbringen die Zeit auf unserer Terrasse des Zelt-Zimmers mit herrlichem Blick auf den kleinen See und den Grasgürtel der den See umgibt. Um 16.00 Uhr Game-Drive. Unser Fahrer Rex holt uns ab und sie bringen uns zu einem Leoparden, der gerade eine Gazelle geschlagen hat. Dieses schöne Tier hat zwei Junge und wieder das gleich Bild, sie lassen sich nicht stören. Dann geht es weiter zu vier Löwen, die im hohen Gras liegen. Wir beobachten die Tiere und auch sie tun das. Dann gibt es wie gewohnt einen Sundowner. Unsere Guides sind ein wenig nervös wegen der Löwen, die unweit unseres Picknickplatzes gesichtet worden sind. Wir lehnen es ab, die Leoparden auch in der Nacht zu stören und fahren zurück. Das Abendessen wartet schon auf uns. Wir sitzen alle an einem Tisch mit den Guides und mit Linda und Cliff, den Managern der Lodge. Zum Schluss noch ein Glas Wein an der Bar.

11. Tag: POM-POM - MAUN - ETOSHA

Nach dem Frühstück verlassen wir die schöne Pom-Pom Lodge. Cliff und Linda und die Fahrer verabschieden uns noch an der Piste. Wir starten und nehmen sofort Kontakt mit **Maun** auf. Diese schicken uns wieder zu einer anderen Frequenz und bereits im Queranflug (base) werde ich auf den Tower umgeleitet. Dieser meint, ich soll mich im Final (Endanflug melden), das hab ich getan, aber irgendwie hab ich das cleared to land nicht bekommen und bin trotzdem gelandet. Gleich nach der Landung die Aufforderung: ich muss zum Turm. So ein Mist!! Dann rolle ich zur Tankstelle, unsere Maschine wird betankt. Dann merke ich, dass unsere Maschine einen Patschen am rechten Reifen hat. Auch das noch!! Die anderen Kollegen kommen ebenfalls zur Tankstelle. Ich rufe den Service-Dienst an und gleich darauf kommt ein netter Herr der meint, ich kann mit dem Reifen wohl noch zurückrollen zur Werkstatt und fährt weg. Aldo bleibt bei mir, die anderen gehen zur Einreise. Wir rollen weg, doch nach wenigen Metern, plötzlich ist die Luft ganz weg und wir stehen völlig unbeweglich mitten am Rollweg. Ein netter Pilot einer Cessna Caravan hilft uns weiter und setzt einen Funkspruch ab. Wir stehen und warten in der brütenden Sonne. Nach einer halben Stunde, wir blockieren immer noch den Rollweg, kommt endlich die Hilfe. Es wird ein provisorisches Rad montiert, so dass ich zurückrollen kann. Jetzt erst sieht man, dass das ganze Fahrwerk des Flugzeuges aus der Spur läuft und zwar so stark dass man das mit dem freien Auge sieht. Unser Reifen wird auseinandergenommen. Der Schlauch wird gewechselt. Es dürfte ein spitzer Gegenstand eingedrungen sein, wahrscheinlich eine Dornen. Nach einer Stunde: endlich, wir sind fertig. Ich rolle zu den anderen Flugzeugen und gehe wie befohlen hinauf zum Turm. Dort bekomme ich eine Aufklärung über das Anflugverfahren und einen Verweis, weil ich das *cleared to land* nicht abgewartet habe. Mittlerweile ist es extrem heiß geworden. Wir starten und haben eine zirka zweieinhalb Stunden Flug vor uns. Wir starten in Formationsflug. Die Sicht ist schlecht. Immer wieder Waldbrände und wahrscheinlich auch der Staub der Wüste vermiesen die Sicht. Die Landschaft unter uns ist unwirtlich, karg, es gibt kaum noch Straßen. Endlich erreichen wir die **Etosha Pfanne** und landen auf der Piste der **Mushara Lodge**. Zuerst Konny, dann ich und zum Schluss Herbert. Auch unser Transfer wartet schon auf uns. Das mittlerweile gewohnte Spiel. Flieger abdecken, Pitot Cover rauf usw. Die Lodge liegt unweit des Flugplatzes. Das Mushara Camp ist ein Zeltthotel, ganz neu und wunderschön. Nach einem süßen Welcomedrink, brauchen wir unser Landebier. Es ist extrem heiß und trocken. Das Abendessen wird in Form eines Barbecues gereicht. Alle sind müde und morgen müssen wir wieder früh raus.

12. Tag: ETOSHA

Heute hat Ernst Geburtstag! Alles Gute! Nach dem Frühstück um 06.00 Uhr geht es um 06.30 hinaus in die Etosha Pfanne. Zuerst fahren wir entlang einer geraden Straße zum Gate. Hier muss unser Guide den Eintritt bezahlen. Wir fahren mit einem Auto in dem genau 9 Personen Platz haben. Die Fahrt führt an einzelnen Wasserlöchern vorbei. Plötzlich entdeckt unser Fahrer einen Gepard. Wir beobachten ihn und plötzlich entdeckt der Gepard sein Opfer und läuft los, schlägt die Gazelle. Eine Staubwolke hüllt das Raubtier und sein Opfer ein. Als der Staub sich verzieht liegt das Opfer am Boden, der Gepard oben drauf. Gleich nähern sich die Hyänen und wollen auch was vom feinen Fressen. Wir beobachten und fahren ein Stück weiter zu einer Wasserstelle und entdecken Giraffen beim Trinken, Hyänen und vieles mehr. An einer Wasserstelle liegt ein Löwe und macht alle anderen Tiere nervös, obwohl er tief und fest schläft. Die Giraffen trauen sich



nicht zur Wasserstelle. Die Fahrt dauert zirka vier Stunden. Interessant ist auch die Fahrt hinein zu den Salzpfannen. Das Gebiet der Salzpfannen ist riesig, nur einen kleinen Teil davon können wir sehen. Da jetzt Trockenzeit ist, sind die Pfannen ausgetrocknet. Einmal im Jahr kommt das Wasser und befüllt diese riesigen Becken, die fast so groß sind wie Oberösterreich. Es geht zurück zur Lodge. Nun haben wir Zeit zum Relaxen am Pool. Die Zeltzimmer bestehen aus einem gemauerten Bereich, in dem sich das Badezimmer befindet und einem Zelt mit einer Terrasse. Alles ist luftig, so dass man während der Nacht auch keine Klimaanlage braucht. Um 15.00 Uhr wieder Abfahrt zum Game-Drive. Wieder fahren wir die gleiche Strecke in den Park, zu den Wasserlöchern. Wir bleiben bei einem Wasserloch stehen und beobachten ein Rudel Hyänen, die es sich im Wasser bequem machen. Plötzlich entdeckt einer unserer Gruppe eine Herde Elefanten, die sich auf das Wasserloch zu bewegen.

Über 30 Elefanten kommen zur Tränke in der Etosha Pfanne Namibia

Wir stehen nur 30 Meter vom Wasserloch entfernt. Fast unwirklich kommt uns die Herde mit ca. 30 Elefanten entgegen. Sie trotten zielstrebig auf das Wasserloch zu. Trinken, trompeten vor Freude und baden im braunen Wasser. Sie bespritzen sich mit Wasser, tauchen unter, kurzum haben Spaß. Die Hyänen haben Reißaus genommen. Wir stehen lange und warten so lange bis die Elefanten wieder abziehen. Wir sind glücklich, denn das genau hatten wir uns von Etosha erwartet. Am Weg zurück sagt dann Konny noch, jetzt brauchen wir nur noch das Nashorn! Und... here it is! Gleich neben der Straße ein Nashorn, wie bestellt. Ein wunderschöner, erlebnisreicher Tag geht zu Ende. Abendessen im Hotel, das uns allen nicht so ganz besonders geschmeckt hat.

13. Tag: ETOSHA - WINDHOEK

Wir starten früh, weil es hier immer sehr heiß wird. Flieger beladen, einsteigen. Wir starten zuerst und fliegen zu den Wasserlöchern. Einige Giraffen sind zu sehen. Dann fliegen wir noch über die großen Salzseen, drehen unsere Runden über Etosha. Weiter geht es nach [Tsumeb](#) zum Tanken. Dieser Flugplatz hat keinen Turm, also verständigen wir uns untereinander. Zuerst landet Konny, meldet Gegenanflug und dann Endanflug auf die 30. Er gibt Information, dass die andere Richtung besser zu landen wäre. Herbert landet dennoch auf der 30, ich gehe dann von der anderen Seite, südlich. Wir tanken unsere Maschinen. Nun ist bei meinem Fahrwerk das Federbein völlig eingesackt und wir müssen es provisorisch mit einem Gummischlauch reparieren um überhaupt starten zu können. Dann starten wir wieder im Formationsflug nach [Windhoek](#). Zuerst Herbert, dann ich und zum Schluss Konny. Aldo macht den Formations-Funk. Nach zirka eindreiviertel Stunden erreichen wir Windhoek. Die Stadt schaut von der Luft schön aus, ist von Bergen umgeben. Gegenanflug, Endanflug, Landung. Ich rolle gleich zur Werkstatt Westair. Von Tsumeb aus, habe ich das mit Karl von Skyafrika schon organisiert. Gleich werde ich in Empfang genommen und es wird abgeklärt was zu tun ist. Das linke eingesackte Fahrwerk dürfte kein Problem sein, aber das rechte, verbogene Fahrwerksbein muss ebenfalls repariert werden. Na das ist eine Bescherung. Die anderen haben einstweilen getankt und warten auf mich. Ich lass den Flieger stehen und wir vereinbaren, dass wir uns um 16.00 Uhr nochmals verständigen um zu schauen, ob und bis wann wir die Dinge repariert bekommen können. Wir fahren einstweilen in unser **Hotel Umland** in Windhoek. Ein 2-Sterne-Hotel. Die Zimmer einfach, die Klimaanlage eine Höllenlärmmaschine. Anschließend marschieren wir zu Fuß zu Joes Biergarten. Hier steht allerhand Zeug im Garten herum. Der Besitzer dürfte ein Gerümpel Fan sein. Von der alten Tankstelle bis hin zu alten Wagenrädern, Fässern usw. steht alles herum oder ist aufgehängt. Es ist auf jeden Fall sehr gemütlich und das Bier schmeckt sehr gut. Nach einem kleinen Imbiss geht es dann Richtung Altstadt. Windhoek ist eine sehr moderne Stadt. Immer wieder sind deutsche Namen zu lesen, zumal Namibia ja mal eine deutsche Kolonie war. Wir trinken Kaffee und beobachten das Treiben auf der Straße. Viele junge Menschen, fesche schwarze Mädels stolzieren entlang der Einkaufsstraße. Es geht zurück zum Hotel, relaxen. Dann geht es zum Restaurant "Am Weinberg". Das ist ein tolles Restaurant mit schönem Ausblick, sehr ansprechenden Design und einer guten Auswahl. Wir speisen Strauß Steak, Kudu usw. Es geht zurück zum Hotel. Ein Schluck aus der Poidlman Flasche beschließt den Tag.

14. Tag: WINDHOEK - REPARATUR FAIL

Nachdem meine Maschine ja nicht flugfähig ist, bleib ich heute in Windhoek. Die anderen starten Richtung [Namibgrens](#). Das Gepäck bleibt bei mir, weil sich das sonst mit der Beladung nicht ausgeben würde. Westair wartet auf das Ersatzteil, das Skyafrika geschickt hat. Leider dauert das sehr lange mit dem Zoll. Ich kann mich im Briefingroom niederlassen um endlich mal meinen Schreibkram zu erledigen. Nach weiteren Urgezen wird klar, dass das Fahrwerk zwar da ist, aber der Zoll die nicht raus gibt. Nun heißt es



warten. Am frühen Nachmittag die klare Aussage, das wird heute sicher nichts mehr. Ich ruf Konny an und der holt mich mit seiner Maschine in Windhoek ab. Wir tanken nochmals und fliegen los. Meine Freunde hatten bei Flug nach Namibgrens den Flugplatz nicht gefunden, weil offensichtlich die Koordinaten falsch waren. So flogen sie eine Weile im Kreis, bis sie endlich den richtigen Flugplatz gefunden hatten. Mit Konny und mir geht das nun schneller, zumal er ja jetzt den Platz schon kennt. Die Landschaft ist gebirgig, schroff. Unsere Lodge liegt auf einem Hochplateau, das übersät ist mit runden Granitsteinen, dazwischen verdorrtes Gras und einzelne grüne Büsche. Wir fliegen einmal über die Lodge. Das sind kleine runde Bungalows, mit Stroh gedeckt, in den Farben der Umgebung. Die Piste hat ca. 1.000 Meter und besteht aus Sand/Schotter. Konny fliegt ziemlich tief an und schleppt die Maschine genau an die Schwelle und schon sitzt die Piper und rollt aus. Am Ende stehen bereits die ZS-FHA und der Toyota Landcruiser. Wir versorgen den Flieger und rumpeln über die holprige Straße. Die Fahrt von der Piste zur Lodge dauert ca. 20 Minuten. Der Landcruiser gehört dem Betreiber der Lodge, der uns den Wagen für die Dauer unseres Aufenthaltes zur Verfügung stellt. Zuerst erreichen wir das Farmhaus. Ursprünglich wären wir in den Bungalows des Farmhauses untergebracht. Die Truppe hat sich jedoch entschieden ein Upgrade zu machen und die schönen Bungalows zu beziehen, die ich auch aus dem Internet kenne. Unsere Bungalows sind riesig groß. Unserer zum Beispiel hat einen großen Aufenthaltsraum mit einer extremen Raumhöhe. Das Dach ist aus Holz und Stroh. Im inneren wurden die Granitsteine kunstvoll ins Design integriert. Wer immer das designet hat, der hatte Geschmack!! Von der Terrasse hat man einen herrlichen Blick, mit einem Gefühl für die Weite Afrikas. Die Sonne geht langsam unter. Wir treffen uns zu einem Sundowner. Zum Abendessen fahren wir ins Farmhaus. Das Farmhaus ist sehr einfach, fast ein wenig abgeschnuddelt. Das Essen ist einfach aber gut. Es gibt einen Gruß aus der Küche, überbackenen Fleischartopf mit Reis und Gemüse. Nachher noch einen Schokokuchen. Wir fahren zurück in unsere Bungalows. Die Sterne leuchten hell, wir sitzen noch lange auf unserer Terrasse und plaudern.



15. Tag: SOSSUSVLEI - DEAD VLEI

Den Sonnenaufgang erleben wir vom Bett aus bei offenem Fenster. Wir stehen zeitig auf, weil wir heute [Sossusvlei](#) am Programm haben. Das Frühstück im Farmhaus ist reichlich. Wir starten los zu unseren Flugzeugen. Heute müssen wir mit zwei Flugzeugen auskommen. Die ZS-PME fliegt Konny, ich mit dabei und Tatjana, Ernst und Brigitte sind ebenfalls mit von der Party. In der ZS-FHA fliegt Herbert, Aldo, Margarita und Johanna. Der Flug von der Hochebene hinunter zu den Sanddünen ist beeindruckend. Von den schroffen Bergen sieht man hinunter zu den roten Sanddünen. Nach ca. 40 Minuten erreichen wir den Flugplatz der **Sossusvlei Lodge**. Hier wartet bereits Willy, unser Fahrer mit seinem umgebauten Toyota Geländewagen. Wir starten los. Die Straße Richtung **Dead Vlei** ist gut ausgebaut. Es ist sehr frisch, obwohl es wolkenlos ist. Die kühle Luft kommt vom Atlantik, der ja nur ca. 100 Kilometer entfernt ist. Wir fahren ein breites Tal entlang. Links und rechts des Tales ragen hohe Sanddünen auf. Davor stehen in der Ebene niedrigwüchsige grüne Sträucher, die einen unverwechselbaren Kontrast zum blauen Himmel und den verdorrten Büschen bieten. Die Sanddünen sind vom Wind gezeichnet und haben einen schroffen Grat. Die Fahrt hinein dauert ca. eine Stunde, bis wir endlich das Dead Vlei erreichen. Wir wandern am Grad einer Düne hinauf und rutschen dann über die steile Seite wieder hinunter ins Dead Vlei. Das ist ein ausgetrockneter Teich, in dem 800 bis 900 Jahre alte ausgetrocknete Bäume stehen. Der helle getrocknete Lehm, dann der goldene Sand der Sanddünen und das knorrige der verdorrten Bäume, geben diesem Platz die besondere Bedeutung. Der Wind bläst immer noch frisch, es wird aber schon ein wenig wärmer. Wir fahren dieselbe Strecke zurück und kehren in der Sossusvlei Lodge zum Mittagessen ein. Das Essen ist in Buffetform. Meine Maschine, die in Windhoek steht, ist immer noch nicht fertig und wir entscheiden, sie erst morgen früh abzuholen. Nach dem Essen geht es zurück zum Flugplatz. Wir starten und fliegen nochmals über das Dead Vlei und machen anschließend einige Air-to-Air Aufnahmen. Der Flug zurück dauert ca. 40 Minuten. Wir erreichen Namibgrens und landen. Zuerst cleared Aldo den Platz und dann landen wir. Von der Piper Six hat man eine ganz schlechte Sicht nach vorne. Konny kommt ein wenig am Rand der Piste an ist aber safe. Auf der Piste warten die anderen bereits auf uns. Wir rumpeln wieder zurück zur Lodge mit dem Toyota Landcruiser. Sundowner, Abendessen....

16. Tag: NAMIBGRENS - LÜDERITZ - FISH RIVER CANYON

Auch heute wieder ein gewaltiger Sonnenaufgang. Einige Wolken versperren den Weg der Sonne am Horizont, dafür kommt das rote/rosa Licht gewaltig. Wir müssen heute meine Maschine von Windhoek abholen, die dort zur Reparatur war. Konny bringt uns mit dem Landcruiser zu den Flugzeugen. Herbert und Aldo bringen mich und Johanna nach

Windhoek. Nach ca. 35 Minuten erreichen wir Windhoek Eros. Wir landen und ich checke gleich, ob die Maschine fertig ist. Gott sei Dank ist alles fertig und wir können starten. Nur noch die Rechnung bezahlen, dann geht es los. Wir fliegen wieder im Formationsflug, zuerst Herbert und Aldo, dann Johanna und ich. Der Flug von Windhoek nach Namibgrens führt vorerst über eine flache Landschaft, dann steigt die Landschaft an. Schroffe Felsen und enge Canyons. Namibgrens liegt auf einem Hochplateau. Die ZS-FHA fliegt Gegenanflug Endanflug und landet. Ich drehe noch einen Vollkreis und lande dann dahinter. Am Ende der Piste wartet die FHA. Als ich dann das Pisten Ende erreiche, rollt FHA zurück, ich will umdrehen, doch plötzlich macht es einen Rumppler und ich merke, dass das Bugrad eingesunken ist. Ich stelle sofort den Motor ab und hab die unangenehme Befürchtung, dass nun der Propeller eine Bodenberührung hatte. Doch Gott sei Dank ist das nicht der Fall, aber die Bugradverkleidung wurde ein wenig beschädigt. Das Loch war mit Gras abgedeckt daher konnte ich es nicht sehen. Johanna und ich ziehen mit voller Kraft den Flieger aus dem Loch, dann rollen wir zurück. Hier wartet bereits die gesamte Crew auf uns. Wir müssen Konny ein wenig von unserem Sprit geben, denn sonst geht sich der lange Flug bei ihm heute mit der Spritplanung nicht aus. Endlich starten wir. Zuerst die ZS-FHA, dann wir mit der ZS-FAI und dann Konny mit der ZS-PME. Der Flug führt uns heute über die Sanddünen bis zum Atlantik. Es ist faszinierend, die Sanddünen von der Luft aus zu sehen. Wie ein gewaltiges bewegtes Meer sieht das aus. Die Wellen sind die Sanddünen, die Farbe Rot dominiert. Nach zirka einer halben Stunde erreichen wir den Atlantik. Die Sanddünen reichen bis zum Meer. Gewaltige Wellen rollen herein, der Strand steil ansteigend. Der Wind bläst gewaltig von der Seite mit ca. 30 bis 40 Knoten, der Flug selber ist aber ruhig. Endlos scheint der Flug dem Dünenstrand entlang. Nach zirka zwei Stunden erreichen wir nun endlich **Lüderitz**. Da wir auf 8.500 ft. fliegen, müssen wir unseren Sinkflug rechtzeitig beginnen. Je weiter wir nach unten kommen, desto schlechter wird die Sicht. Vorerst denken wir an Nebel, aber dann wird schnell klar, das ist ein Sandsturm, auf den wir da zufliegen. FHA fliegt vor uns, wir gleich dahinter. Gerade rechtzeitig können wir die Piste noch erkennen. Der Wind bläst uns Gott sei Dank auf die Nase und das mit ca. 40 Knoten. FHA ist gelandet, wir bekommen ebenfalls die Landefreigabe cleared to land und zwar kurz vor dem Aufsetzen. Der Sandsturm bläst aus vollem Rohr. Wir rollen zur Tankstelle. Während die Piloten sich um die Bezahlung der Landegebühr kümmern, bleiben die anderen in den Flugzeugen sitzen, denn es ist draußen nicht auszuhalten. Der Sand tut auf der Haut weh. Die Flieger werden kräftig am Boden durchgeschüttelt und wir haben schon Angst, dass sich unsere Vögel selbständig machen und wegfliegen. Wieder viele Formulare ausfüllen, fürs Tanken und für die Landegebühr. Es dauert eine Stunde bis wir endlich wieder starten können. Unsere Passagiere fragen ängstlich, kann man bei so einem Wind überhaupt starten? Da der Sandsturm genau in die Startrichtung bläst, hilft uns der Wind beim Starten. Nach wenigen Metern sind unsere Flieger vom Boden und wir steigen hinauf auf 7.500 ft. Unser Ziel ist nun der **Fish River Canyon**. Der Flug dorthin dauert zirka eine Stunde. Die Landschaft ist sagenhaft. Eine Wüstenlandschaft mit gelbem Sand, aus der immer wieder faszinierende Felsformationen herausragen. Diese Felstürme sind oft mehrere hundert Meter hoch. Je näher wir zur **Fish River Lodge** kommen desto höher wird das Gebirge. Immer wieder sind kleinere Canyons zu sehen, eine sehr karge und unwirtliche, aber faszinierende Landschaft. Die Luft ist turbulent. Immer wieder hab ich das Gefühl als wenn jemand an den Flügeln zerrt und ich brauche volle Ruderausschläge um den Flieger stabil zu halten. Wir reden nicht viel, denn jeder ist mit dem Betrachten der wunderbaren Landschaft beschäftigt. Keine Straßen, keine Häuser, Natur pur und von Menschen keine Spur. Endlich erreichen wir Fish River Canyon. FHA macht einen Überflug und checkt die Landerichtung während wir mit der FAI einen weiträumigen Kreis drehen und einmal über den Fish-River und über die Lodge fliegen. FHA meldet End Teil, wir suchen uns die Piste und folgen dem Flugzeug. Die Piste ist in gutem Zustand. Es warten bereits die beiden Fahrzeuge auf uns, die uns zur Lodge bringen. Kurz Flieger versorgen, dann fahren wir zur Lodge. Beim Eintritt in das Foyer des Hotels bleibt uns der Atem weg. Die Lodge ist genau an die Kante des Fish River Canyons gebaut, man hat einen atemberaubenden Blick. Alle sind begeistert und stürmen zu die Terrasse. Auch die Bungalows sind direkt am Grad gebaut mit einem tollen Ausblick vom Bett aus auf die Canyon Landschaft. Wir haben heute noch einen Sun-Downer-drive am Programm. Unser Fahrer heißt Bob und ist ein lustiger Bursche. Er erklärt uns, dass die Lodge neu gebaut wurde. Die alte Lodge gibt es auch noch, wird aber nur noch für bestimmte Personengruppen angeboten. Er bringt uns an einen wunderschönen Aussichtspunkt, von dem aus man einen gewaltigen Blick über den Canyon hat. Es gibt einen Sundowner mit kleinen Snacks, was uns sehr gut tut, denn wir hatten heute noch nichts zu Essen. Anschließend geht es zurück zur Lodge. Auf uns wartet ein dreigängiges Menü, dann fallen mir die Augen zu. Nicht einmal einen Abschlussdrink an der Bar schaffe ich noch.



17. Tag: FISH-RIVER-CANYON - GELÄNDEWAGENTOUR IN DEN CANYON

Sonnenaufgang in der Fish River Lodge. Gewaltig!!! Das gesamte Panorama ist beleuchtet in einem rosa Pastellton. Wir genießen die Stimmung von unserem Bett aus. Nach dem Frühstück wartet bereits Bob auf uns, der uns gestern schon chauffiert hat. Wir haben heute eine Tour in den Canyon gebucht. Diese dauert 7 Stunden und bringt uns ganz hinunter in den Canyon, wo zu dieser Jahreszeit nur noch wenige Wassertümpel übrig sind, in denen es vor Fischen nur so wimmelt. Die Fahrt hinunter geht über zwei Ebenen. Bob chauffiert den Toyota Landcruiser sehr vorsichtig. Der Weg ist so schlecht, dass man auch beim Gehen Schwierigkeiten hätte. Der Toyota schafft das im Kriechgang. Immer wieder wechselt die Landschaft. Die Vegetation ist sehr spärlich, denn es gibt kaum Wasser. Nur wenige Köcherbäume ragen aus dem steinigen Boden. Bob erklärt uns die Zusammenhänge des Ökosystems, erzählt uns viel über das Gestein, über die Entstehungsgeschichte. Immer wieder bleiben wir stehen, steigen aus und Bob erklärt. Auch zu Fuß gehen wir ein Stück. Nach zirka zwei Stunden erreichen wir die Zwischenschicht. Teilweise überhängend sind hier die Felsformationen, gerade gut zum Fotografieren. Wir posieren am Abgrund, Schwiegermutter Witze fallen uns ein, was Brigitte aber nicht so erfreut. Es geht weiter hinunter in den Canyon. Wir haben die Badesachen mitgenommen, denn in den Tümpeln kann man Schwimmen. In der Talsohle angekommen, erleben wir eine faszinierende Flusslandschaft. Das Flussbecken ist ausgeschwemmt, die Felsen abgeschmirgelt vom Geröll, das der Fluss offensichtlich während der Regenzeit mit sich führt. Treppenförmig steigen wir hinab bis zur Wasserstelle. Hier haben wir unseren Lunch eingeplant. Konny, Tatjana und Herbert springen ins kühle Nass. Ich und die anderen verweigern, denn in ein stehendes Gewässer möchte ich nicht baden gehen, da hab ich zu viel Angst vor den lästigen Tierchen, die sich dann in meinen Körper einnisten könnten. Wir fahren fast die gleiche Strecke wieder zurück. Unvorstellbar, was so ein Geländewagen aushalten muss. Nach weiteren 3 Stunden sind wir wieder zurück in unserer Lodge. Jeder ist geschlaucht, aber glücklich. Der Sonnenuntergang wieder ein Genuss.



18. Tag: FISH-RIVER - KEETMANSHOOP - UPINGTON - KIMBERLEY

Frühstück/Abfahrt. Bob unser Fahrer bringt uns zu unseren Flugzeugen. Die Strecke von der Lodge bis zum Flugplatz sind nur ca. 6 Kilometer. Gewohntes Spiel: Flieger auspacken, checken, starten. Zuerst fliegt die FHA, dann FAI und dann kommt Konny. Wir fliegen nochmals über die Lodge, die direkt an den Rand des Canyons gebaut ist. Dann fliegen wir flussaufwärts und sehen erst jetzt wie schön der Canyon dort ist. Stark zerklüftet ist er, fast unwirklich. Vom Hochplateau fällt der Canyon steil, unbezwingbar in die Tiefe ab. Am Fuße des Canyons dann dort und da Tümpel, so wie wir das gestern auch erlebt haben. Unser erstes Ziel ist [Keetmanshoop](#). Das Wetter ist heute nicht so optimal. Es ziehen einige Wolken auf und auch der Wind ist stark. Keetmanshoop ist ein verlassener Flughafen. Das Gebäude hat schon bessere Tage erlebt. Hier müssen wir die Ausreise aus Namibia machen. Ein endloser Papierkrieg startet los. Formulare, Formulare, Formulare... Endlich haben wir die Ausreise geschafft und können wieder starten. Beim Starten fragt einer meiner Kollegen nach. Brauchen wir eigentlich einen Flugplan? Wir sind uns nicht sicher, starten trotzdem, weil wir der Meinung sind, dass wir das auch in der Luft aufgeben können. Aldo macht den Funk. Nun funken wir Windhoek an und die meinen, ohne Flugplan wird das nicht gehen. Eine ganze Menge Funkverkehr startet los. Der Herr von Windhoek Info bemüht sich, aber Südafrika lässt uns nicht einreisen, wir müssen zurück. So sind wir eine Stunde geflogen und kommen zum Schluss wieder an unseren Ausgangspunkt zurück. Nun müssen wir wieder die Landegebühr bezahlen. Zudem geht uns die Stunde Flugzeit bei der Spritberechnung ab. Konny rechnet nach und ist sich sicher, dass er so ohne genügend Reserve nicht fliegen kann. Wir brauchen Benzin. Es gibt aber in Keetmanshoop keinen Sprit, die nächste Tankstelle ist in Lüderitz (250 Kilometer entfernt). Nach langem hin- und her finden wir einen netten Herrn auf einer Tankstelle, der uns Autobenzin in Kanister bringt. Wir warten ewig, die Zeit rennt dahin. Konny hat seinen Sprit, tankt und fliegt. Wir warten noch auf unseren Sprit. In der Zwischenzeit hat sich in unmittelbarer Nähe ein Gewitter aufgebaut. Kräftige Blitze zucken, aber das Gewitter hat den Flugplatz noch nicht erreicht und zieht auch nicht in unsere Richtung. Endlich haben wir unseren Sprit und können mit einer ausreichenden Reserve den Flug antreten. Der Wind ist kräftig und schüttelt uns gleich nach dem Start durch. Das Wetter wird immer schlechter. Konny hat inzwischen [Upington](#) schon erreicht und meint über Funk, dass es fliegbar ist. Je näher wir an Upington kommen, desto schlechter das Wetter. Es regnet und ist finster. Endlich erreichen wir [Upington](#) und können landen. Gleich bei Ankunft kommen drei Damen und meinen, wir müssen im Flugzeug sitzen bleiben. Dann kommen die mit einem Desinfektionsspray und sprühen uns ein. Wir müssen die Tür schließen, damit das Mittel wirkt. Zudem drückt sie mir zahlreiche Formulare in die Hand, die ich und die Crew ausfüllen müssen. Nachdem wir den Papierkram erledigt haben, bekommen wir Sprit und tanken unsere Flieger voll. Eine gute Stunde vergeht, dann starten wir wieder in Formationsflug. Konny voraus. Das Wetter wird immer schlechter.



Hohe Wolken, dazwischen niedrige Wolken, Regen und Wind. Wir haben viel Zeit verloren und kalkulieren immer wieder nach, ob sich unser Flug nach [Kimberley](#) überhaupt noch bei Tageslicht ausgeht. Es wird knapp! Das Wetter wird immer schlechter. Ich fliege direkt hinter DME. Es regnet, es schüttet, Wolkenbruch. Konny ist mit der DME verschwunden. Wir haben kaum noch Bodensicht. Konny meint umdrehen. Ich versuche auf Umkehrkurs zu gehen, da kommt von Konny der Funkspruch, "ich bin durch!" So wieder auf Kurs, durch den Wolkenbruch durch und tatsächlich wir sind frei von Wolken, der Regen hat aufgehört, aber es ist schon fast finster. Nun volle Pulle, wir müssen Kimberley noch vor Sonnenuntergang erreichen. Aldo ist auch durchgekommen und meldet, dass er hinter uns herfliegt. Wir zählen die Minuten! Kimberley in Sicht und gleich ist auch der Airport zu sehen. Mittlerweile ist es schon fast finster, wir landen auf der 2,5 Kilometer langen finsternen Piste. Huch... das war anstrengend, aber wir sind glücklich, dass wir heil gelandet sind. Wir parken unmittelbar neben der Feuerwehr. Tatsächlich ist da auch noch jemand da, der uns in Empfang nimmt. Mühevoll müssen wir wieder durch den Scanner, Formulare ausfüllen usw. Diese Formulare nerven!!!! Wir werden vom Taxi abgeholt und ins **Hotel Protea Kimberley** gebracht. Das ist ein schönes im Kolonialstil erbautes Hotel, direkt am [Big Hole](#). Es zieht ein Gewitter mit kräftigem Regen über Kimberley auf. Nach einer kurzen Erfrischung gibt es endlich was zu Essen und zu Trinken. Die Piloten treffen sich noch kurz an der Bar.



19. Tag: KIMBERLEY - BRAKPAN - LETZTE FLUGSTRECKE

Das Wetter ist heute auch nicht viel besser als gestern. Das Frühstück im Protea Hotel ist einfach der Wahnsinn. Es gibt alles, von Sushi bis jede Art von Eiern, Obst, einfach alles. Nach dem Frühstück besuchen wir das Big Hole. Das ist das größte von Menschenhand gemachte Loch der Welt. Hier wurde nach Diamanten gesucht, heute ist die Miene eingestellt und ein Museum. In einem Film wird über die Geschichte informiert, dann gibt es einen Skywalk über das Loch und einen Weg unter die Erde. Es ist interessant, mehr über Diamanten zu erfahren. Um das Museum herum ist ein Museumsdorf angelegt. Hier sind alle Häuser noch so erhalten, wie zu Zeiten des Diamantenrausches. Anschließend kehren wir ins Hotel zurück und fahren zum Flughafen. Heute ist am Flughafen schon mehr los als gestern. Wir müssen wieder Formulare ausfüllen, das Gepäck scannen und Landegebühr bezahlen. Wir checken die Maschinen und starten wieder in Formationsflug, Konny vorne. Das Wetter ist wie gesagt nicht viel besser als gestern. Niedrige Wolken, darüber eine geschlossene Wolkendecke, Es regnet die ganze Zeit. Wir müssen einer Regenfront ausweichen um nicht wieder in schlechte Sichtverhältnisse einzufliegen. Wir überlegen auch einen Sicherheitsstopp einzulegen und besseres Wetter abzuwarten. Dann aber bessern sich die Sichten und wir kommen durch. Kurz vor Johannesburg wird es immer besser und in [Brakpan](#) scheint die Sonne, als wir auf der 17 landen. Zuerst Konny, dann ich und zum Schluss die FHA. Wir rollen gleich zur Tankstelle. Da wartet auch schon Karl auf uns. Gleich gibt es Diskussionen wegen meinem Fahrwerk, das getauscht werden musste. Ich kann ihn aber überzeugen, dass das nicht meine Schuld war und der Schaden nicht von einer harten Landung von mir war. Skyafrika hat für uns einen Imbiss vorbereitet. Liebevoll, mit Obst und Gemüse und kleinen Hamburgern. Wir plaudern noch mit Karl und Clemens. Dann holt uns der Transferbus und bringt uns wieder ins **Birchwood Hotel**. Zum Abendessen sind wir wieder im One twenty, dem Steakhouse im Hotel. Wir speisen vorzügliche Steaks, trinken Wein und feiern unseren Abschluss der Reise.



20. Tag: JOHANNESBURG - RÜCKFLUG MIT A380 NACH FRANKFURT

Wir schlafen länger. Um 11.00 Uhr treffe ich mich mit Karl, während die anderen eine Bustour durch Johannesburg unternehmen. Wir besprechen die künftige Kooperation. Die anderen besichtigen das Flugzeug- und Kriegsmuseum. Recht viel gibt es in Johannesburg nicht zu sehen. Karl und ich arbeiten die geplanten Programme durch und gehen anschließend Mittagessen. Am späteren Nachmittag treffen wir uns alle am Flughafen für den Rückflug mit Lufthansa. Der Rückflug mit Lufthansa A380 ist pünktlich.

21. Tag: RÜCKKEHR - FRANKFURT - SALZBURG

Ankunft in Frankfurt und dann Weiterflug nach Salzburg. Wir trennen uns am Flughafen. Leider ist die tolle Reise schon zu Ende. Es wird sicher nicht die letzte Flugsafari in Afrika gewesen sein.

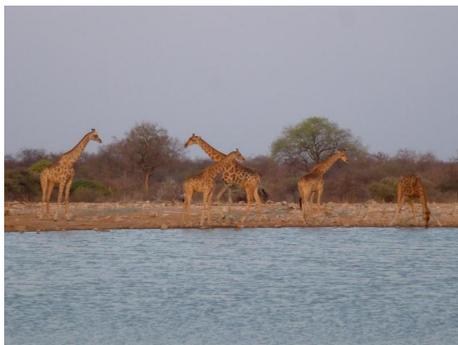












Verfasser



Harald Schobesberger