

Es ist noch fast Nacht, als wir abheben. Windstille, Kurs 270, ein Grad Celsius. Die Kälte kriecht bei 120 km/h im offenen Cockpit in den Kragen.

Der 80-PS-Rotax-912 schnurrt zufrieden und wärmt die Füße. In der Nacht hörten wir Hyänen jaulen und sorgten uns um den Doppeldecker. Immer wieder verbeißen sich diese Raubtiere in Flugzeugreifen, sogar Leitwerke und Bremsschläuche sind vor ihnen nicht sicher.

Im Osten färbt sich der Himmel über der Wüste. Der Tag erwacht. Aus der Ebene tauchen schemenhaft die ersten riesigen Sanddünen auf. Pfirsichfarben pinself die Sonne die östlichen Flanken. Scharfkantig wie mit dem Messer modelliert liegen die westlichen Abhänge dagegen noch in tiefem Schwarz.

Sonnenaufgang über dem Sossusvlei – eine phantastische Landschaft. So außergewöhnlich, dass schon Astronaut John Glenn sie bei seinen ersten Erdumrundungen aus dem Weltraum erkennen konnte.

8364 Kilometer nördlich, ein paar Jahre zurück. Flugplatz Damme, am Dümmer See im norddeutschen Flachland. Ein roter UL-Doppeldecker landete auf der 27-Graspiste. „Die Trimmung benötigt noch Feinabstimmung“, meinte Fritz Jürgen, genannt „Calypso“. Frank Siemoneit, der andere Pilot, war mit den Flugleistungen schon recht zufrieden. Von Oerlinghausen aus unternahmen die beiden Freunde erste Testflüge mit dem Eigenbau-Doppeldecker Marke Sunwheel W.D.II von Wolfgang Dallach.

Touren wurden unternommen: die Alpen, Frankreich, Dänemark; Freundschaften entstanden und wir waren irgendwann einig: Hitze, Dichtehöhe, Hammerthermik, Steinen, Dornen, Büschen und Hyänen zum Trotz, der rote Doppeldecker musste nach Afrika. Zunächst sammelten wir fliegerische Erfahrungen in Namibia. 1997 organisierten Wolfgang und Helga Pöninghaus eine tolle Fliegertour mit sechs UL-Trikes und 18 Leuten in Namibia. In fünf Wochen ging es rund 2000 km durch die Wüste, ein grandioses Erlebnis. Inzwischen leben die beiden in Windhoek, Namibia, betreiben dort eine kleine Filmproduktionsfirma und organisieren



(www.pilotsparadise.com) alles, was der abenteuerlustige Flieger begehrt.

Zurück zum Sunwheel, Fahrwerk verstärken, Ballonreifen aufziehen, Tankvolumen vergrößern und ELT einbauen. Schon ist der Doppeldecker wüstentauglich. Nachdem Calypso Holzverschlänge für die Tragflächen gebaut hat, wird das UL, nebst Unimog im 40-Fuß-Container verzurrt und schaukelt übers Wasser nach Waldfishbay, Namibia.

Monate später. 1700 Meter Höhe, 30 Grad Celsius auf dem Flugplatz Eros von Windhoek. Frank rollt auf die 31. Vollgas – er rollt und rollt und fliegt, aber die Leistung ist wie erwartet nicht mit der in Meereshöhe und kühlen Temperaturen vergleichbar. Kein Wunder, dass einheimische Piloten auf Powergerät zurückgreifen. Den ersten Leg aus Windhoek heraus wird Frank also ohne Gepäck und solo fliegen.

Werkzeug und Verpflegung folgen im Geländewagen

Norbert und Maria haben eine Cessna 182 dazugecharters. Die Flugscheinvalidation ist mit einem Checkflug bereits erledigt. Angelika, Calypso und ich nehmen das Auto. Beladen mit Sprit, Werkzeug, Campingausrüstung, Steaks und hervorragendem Bier deutscher Brautradition kann es losgehen.

Erstes Ziel ist Solitair, eine einsame Tankstelle in der Wüste, mit dem Doppeldecker rund 230 Grad und zwei Flugstunden. Eine Stunde nach dem Take-off, im Khomashochland, bekommen wir ersten Funkkontakt zwischen beiden Flugzeugen und dem Autoteam. Alles bestens, die Spannung löst sich, Frank braust im Tiefflug über das Auto.

Solitair die einzige kleine Tankstelle mitten in der Wüste, hat eine mit Autoreifen markierte Lan-

depiste. Die scheint schon lange keine Flugzeugreifen mehr gesehen zu haben. Also vor dem Aufsetzen langsam in zwei Metern Höhe vorbeislippen und nach Löchern schauen.

Percy, der Tankstellenchef, zeigt uns seine Schlangen und Skorpione. Frisches Brot und Kaffee hat er auch. So herrscht Kurzweil und Wiedersehensfreude unter dem einzigen Schattendach weit und breit. Auch das Autoteam ist inzwischen nach spannender dreieinhalbstündiger Fahrt über das Hochland und die phantastischen Bergpässe in der 1000 Meter tiefer liegenden, flachen Namibwüste angekommen.

Am Nachmittag Crewchange und Weiterflug nach Sesreim, der Grenzstation zum Namib-Naukluft-Naturpark. Sechs Ochsenriemen benötigte man zur Kolonialzeit, um Wasser aus dem Canyon des Tsondabrevieres zu schöpfen. Über Jahrmillionen formte dieser Fluss, der nur alle zehn bis 15 Jahre Wasser führt, diese einzigartige Landschaft mit den höchsten Dünen der Welt.

Hier finden sich eine gute Runway, komfortable Lodges und ein großes Campingareal mit Pool. Eine gute Basis, um von hier aus die grandiose Sanddünenlandschaft zu erkunden.

Nach zwei Tagen und traumhaften Flügen brechen wir auf. Nächstes Ziel: Kolmannskopje, die im Sand versinkende Siedlung der Diamantensucher aus der deutschen Zeit. Kurs Südsüdwest. Heiß wie aus dem Föhn kommt uns der kräftige Wind entgegen. Kaum 50, 60 Meter Höhe schaffen wir. Da hilft nur, mit Rückenwind zum nächsten Hügel und den Hangaufwind nutzen. Der direkte Weg nach Kolmannskopje ist weit. Keine Straße, keine Farm, keine Chance, wenn wir hier runter müssen. Die Thermik hämmert unter die Flächen – wir entscheiden uns für den großen

Umweg: immer an der Schotterpiste entlang. Safety first.

Nach einem Dreistundenflug landen wir in Aus, der nächsten kleinen Siedlung im Niemandsland. Alles aus in Aus? Wir trauen unseren Augen nicht: Im Westen breitet sich eine geschlossene Nebeldecke aus. Wir fliegen in 50 Meter Höhe weiter, unter der Nebeldecke allerdings ist es eiskalt.

So erreichen wir Kolmannskopje und Lüderitzbucht, eine alte Walfangstation an der Küste. Kontrastprogramm, eiskaltes Wasser trifft auf glühend heißen Sand. Nebel, Fischkutter, Fachwerkarchitektur, Hummer und Austern frisch aus dem Meer.

Der Wind, hier „Südwest“ genannt, kann zum Sandstrahlgebläse werden. So kann er Flugzeuge von ihrem Lack befreien und Cockpitscheiben erblinden lassen. Ein freundlicher Hubschrauberpilot der Consolidated Diamond Mines Company gewährt uns Unterschlupf in seinem Hangar. Auch Sprit und Öl bekommen wir für die Cessna 182.

Nach zwei Tagen Pause mit Besichtigung der Diamantensiedlung und feinstem Seafood fliegen wir mit der Cessna die Skelettküste entlang nach Norden. In einer versteckten Bucht erkenne ich plötzlich ein riesiges, gestrandetes Schiffswrack. Also noch einen Vollkreis ganz tief. Hunderte von Robben bedecken das Schiff, Menschen sind hier wahrscheinlich seit Jahrzehnten nicht gewesen.

Sunwheel und Auto folgen in mehreren Etappen im Landesinneren dem Straßenverlauf. Ziel ist die Farm unseres Fliegerfreundes Detlef Klein. Er verdient in dritter Generation sein Geld mit Guano- und Austernproduktion vor der Küste. Vom Trike über Hubschrauber bis zur DC-3 hat er schon viel Fluggerät bewegt. Aber dieser kleine Doppeldecker hat es ihm angetan.

Um seine Giraffen, Springböcke und Oryxantilopen zu zählen, fliegt er mit dem Trike. Mir gefällt es in unserem kleinen Ultraleicht-Doppeldecker am besten. Nur wenige Meter über Grund bei angenehmen 25 Grad plus im T-Shirt geht es über die riesigen Ebenen der Sonne entgegen. Links eine Herde Zebras, rechts Giraffen. Von dieser Fliegerei haben wir geträumt.