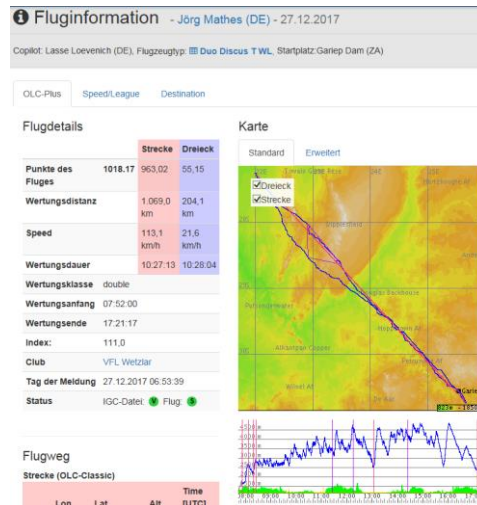
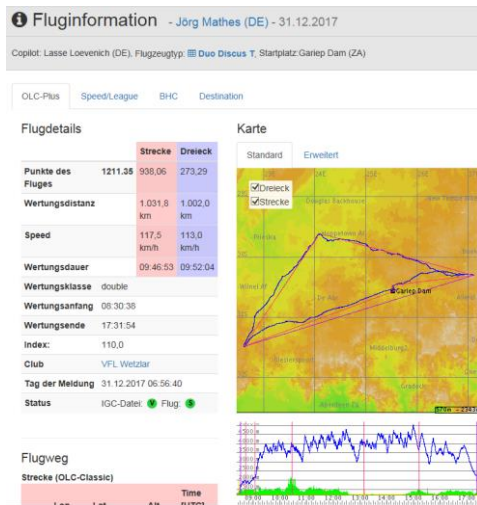




Erfahrungsbericht

Lasse Loevenich und ich, Jörg Mathes vom Wetzlarer Verein für Luftfahrt, waren über Silvester 2017/18 das zweite Mal in Gariep Dam in Südafrika. Wir hatten dieses Jahr mit dem Wetter Glück und konnten an 11 von 12 Tagen ca. 80 h und ca. 8000 Streckenkilometer auf einem gecharterten Duo-Discus T fliegen. Dabei erzielten wir ein deklariertes 1000er als Ziel-Rück, ein deklariertes 1000er als FAI-Dreieck und ein freies 1000er, sowie 2 Strecken über 900 km. Grundlage dieser Flüge war das gute afrikanische Wetter, die hervorragende Infrastruktur am Flugplatz (hangariertes Flugzeug, F-Schlepp zum gewünschten Zeitpunkt, ...) und das hilfsbereite Team vor Ort. Durch die Verwendung von drei verschiedenen Wettermodellen im Briefing konnten wir die Flugplanung optimieren.



Wetter



Der Wetterzyklus zum Segelfliegen im Westen von Südafrika von Mitte Oktober bis weit in den März läuft in aller Regel folgendermaßen ab: Nach Durchgang einer Kaltfront im Küstenbereich stellt sich im Inland am ersten Tag mäßige Blauthermik ein. Häufig jedoch streifen die Kaltfronten nur die Küstenregion und haben wenig Einfluss auf das Wetter im Inland. In der Folge erhitzt sich die aus Westen eingeflossene Luftmasse über der Halbwüstenregion der Karoo und der Kalahari Wüste

und bildet ein Hitzetief aus. An der Luftmassengrenze der heißen Wüstenluft zur feuchteren Luft vom Indischen Ozean bildet sich dann häufig eine relative breite Troglinie, die von Bitterwasser bis Gariep Dam über ca. 1100 km steht. Häufig trocknen westlich der Troglinie die Cumulanten gegen Abend ab, während sich östlich davon Gewitter ausbilden. Die Troglinie verlagert Ihre Achse über die nächsten Tage in der Regel nach Osten, schwingt dann aber rasch wieder nach Westen. Für Gariep Dam entstehen dabei zwei bis drei sehr gut fliegbare Tage bis der nächste Wetterzyklus startet.

An der Konvergenzlinie können sehr schnelle Streckenflüge ausgeführt werden. Über der 1500 m ü. Meeresspiegel liegenden Wüstenregion bildet sich sehr gute, hochreichende Thermik mit bis zu 4500 m Basis über Grund aus, so dass man in Höhen von knapp 6000 m ü. Meeresspiegel fliegt (Obere Grenze für Sichtflüge ist Flugfläche 195), was sich durch die niedrige Luftdichte in der Höhe sehr positiv auf die erzielbaren Schnittgeschwindigkeiten auswirkt.



Aufgrund der im Vergleich zu Europa kürzeren Tageslänge stehen nur ca. 8,5 – 9,5 h zum Segelfliegen zur Verfügung. Die erzielbaren Schnittgeschwindigkeiten sind jedoch wesentlich höher als in Europa, so dass große Streckenflüge möglich sind.

Ist die Konvergenzlinie sehr ausgeprägt, bieten sich Ziel-Rückkehrflüge an. Alternativ können große Dreiecksflüge über der Karoo Halbwüste ausgeführt werden.



Infrastruktur / Flugmöglichkeiten/ Umgebung

Der Flugplatz Gariep Dam hat zwei V-förmig angeordnete Asphaltbahnen mit knapp 1300 m und gut 1100 m Bahnlänge bei 23 m Bahnbreite.

Zur Infrastruktur des Flugplatzes gehören eine geschlossene und eine offene Flugzughalle sowie Unterstellmöglichkeiten mit Sonnen- und Hagelschutz. Jeder Flugzeugstellplatz hat die Möglichkeit der direkten Wasserbetankung. Das großzügige Clubhaus mit Sanitäreinrichtungen, angrenzend überdacht Terrasse und benachbartem „Lapa“ bieten optimale Bedingungen am Boden. Durch die Möglichkeit des F-Schlepps können kostengünstige Doppelsitzer wie der Duo Discus T gechartert werden, und eine Eigenstartberechtigung ist nicht erforderlich.



Drei Kilometer nördlich des Platzes verläuft eine scharfe Hangkante, die 150 – 250 m über der Ebene liegt. Im nördlich angrenzenden Hügelland gibt es markante Osthänge, die eine frühe Thermikauslösung begünstigen und extrem frühe Abflüge ermöglichen.

Durch den Parallelbetrieb beider Bahnen mit getrenntem Eigenstart und F-Schlepp wird eine hohe Startfrequenz erreicht. Flüge sind regelmäßig bis Erreichen der gesetzlichen Dämmerung möglich. Durch die südlichere Lage ist der Tag 30 Minuten und die Dämmerung vier Minuten länger als in den namibianischen Segelfluggeländen. Da dieser Zeitgewinn sich in der besten Thermikzeit auswirkt, erhält man bei einem 160er Schnitt 91 km Zusatzstrecke „geschenkt“.

Von Gariep Dam aus krönte Helmuth Fischer am 5. Januar 1995 seine Segelflugaufbahn mit dem noch gültigen Geschwindigkeitsweltrekord über das 1000 km-Dreieck mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von sagenhaften 169,72 km/h im Ventus. Klaus Holighaus flog 1993 von Gariep Dam den damals gültigen Weltrekord über ein FAI-Dreieck von 1,400 km im Nimbus 4M. Walter Binder flog 1999 den damals gültigen Weltrekord über 1000 km Ziel-Rück mit 152,74 km/h mit der ASH 25 MB. Weiterhin wurden und werden nationale Segelfluggelände von Gariep Dam aus geflogen.



Für flugschwache Tage und Begleitung gibt es im Umkreis viele Freizeitbeschäftigungen wie Wassersport, Angeln und Tierbeobachtung.

Landschaft

Gariep Dam liegt am Nordwestende des Gariep Dam Stausees auf der Hochebenen der Karoo Halbwüste auf 1270 m ü. Meeresspiegel. Der größte Stausee Südafrikas hat eine Länge von 50 km und eine mittlere

Breite von 10 km und staut den Oranje River. Im Osten und Nordosten sind Ackerbauflächen, die schließlich in 180 km Entfernung von Gariep an die Drakensberge in Lesotho mit bis zu 3500 m über Meeresspiegel angrenzen. Etwa 100 km nördlich liegen die Lufträume von Bloemfontein und Kimberley, die jedoch teilweise unterflogen werden können.

Eine häufig beflogene Route verläuft entlang dieser Lufträume nach Nordwesten über Douglas und die Langenberge hinaus bis an den Südrand der Kalahariwüste.

Im Westen grenzt die Halbwüste Karoo an, die für FAI-Dreiecksflüge genutzt wird.

Nach 200 km im Süden der Karoo kommt eine Abbruchkante, an der das Gelände von 1500 m AMSL auf etwa 600 m AMSL abfällt.

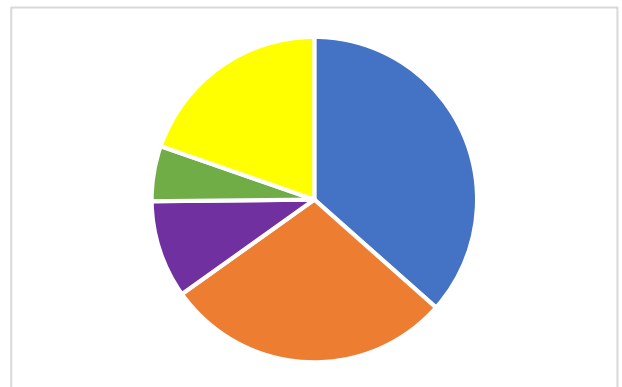
Kostenstruktur

Der Großteil der Gesamtkosten für einen zweiwöchigen Segelflugurlaub fällt für Flugzeugcharter und Gebühren am Segelflugplatz an. Zu berücksichtigen sind weiterhin die An-/Abreisekosten. Mietauto, Unterkunft und Verpflegungskosten sind in Südafrika sehr günstig.

Charterkosten	2.600,00
Flugplatzkosten	2.034,00
Unterkunft u. Verpflegung	690,00
Mietwagen u. Benzinkosten	390,00
Flug (ca. 700 p. P.)	1.400,00

Preis für 2 Personen: 7.114,00

Preis pro Person: 3.557,00



Ist es nun möglich ein Vereinsflugzeug seinen Mitgliedern zur Verfügung zu stellen, müsste der Urlaub entsprechend günstiger ausfallen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass mit Transportkosten von ca. 4000 € für einen Doppelsitzer kalkuliert werden muss, die sich auf 5 Teams á 2 Wochen aufteilen (800 €/ Team, 400 € pro Pilot). Dazu kommen die Kosten, die der Verein seinen Mitgliedern für die Nutzung des Segelflugzeugs berechnet.

Organisation eines Segelflugurlaubs in Gariep Dam:

- Chartern eines Segelflugzeugs im Mai/ Juni, Kontakte über Astrid Roberg (www.gariep-segelflug.com)

alternativ: mieten eines Containerplatzes im März/ April für den Vereinsdoppelsitzer

- Buchen des Flugs nach Johannesburg ggf. Weiterflug nach Bloemfontein

- Buchen eines Mietfahrzeugs

- Buchen einer Unterkunft in Gariep Dam z. B. Mari-Yans B&B (www.lakegariep.co.za)

- aktueller Reisepass, Internationaler Führerschein, die Validierung der Fluglizenz wird ganz unkompliziert direkt am Flugplatz vorgenommen, Impfungen sind für das Hochland nicht notwendig

Fazit

Gariiep Dam bietet hervorragende Segelflugmöglichkeiten im europäischen Winter zu günstigen Konditionen. Es liegt nahezu im selben Wetterraum wie die namibianischen Segelflugzentren, jedoch sind durch die südlichere Lage die Tage länger. Es bietet Asphaltbahnen, Hallen, F-Schlepp und eine selbstbestimmte Unterkunft und Verpflegung an. Insbesondere durch das Chartern preiswerter Flugzeuge oder die Mitnahme von eigenen Vereinsdoppelsitzern und der günstigen Unterkunft und Verpflegung liegt ein zweiwöchiger Segelflugurlaub bei Gesamtkosten ab 3500,- € und ist somit einer größeren Anzahl an Pilotinnen und Piloten möglich



Als Verein, Verband oder Flugschule kann man seinen Doppelsitzer über Winter nach Gariiep Dam verschiffen und unter guten Bedingungen (Hallenstellplatz, wenig Sand in der Steppe in Gariiep, Asphaltbahnen) zu Vereinskonditionen zzgl. der Transport- und Versicherungskosten seinen Mitgliedern zur Verfügung stellen.

