

# BITTERWASSER LODGE AND FLYING CENTER



Private Bag 13003, Windhoek  
Namibia

Tel: +264 63 265300

Fax +264 63 265355

mail: [lodge@bitterwasser.com](mailto:lodge@bitterwasser.com)

## Informationen und Bestimmungen für Piloten

Allgemeines:

### **Willkommen in Bitterwasser, ... simply the best!**

Sie werden außerordentlich gute Bedingungen vorfinden. Das Fliegen in Namibia unterscheidet sich allerdings deutlich von der Fliegerei in Mitteleuropa. Diese Information soll Ihnen helfen, Ihren Aufenthalt in Bitterwasser so angenehm und vor allem sicher wie möglich zu machen.

### **Ankunftstag:**

In Namibia können die Tagestemperaturen während der Saison bis auf 40° Celsius steigen, jedoch ist es eine trockene angenehme Wärme. Allerdings schlägt sich diese teilweise extreme Temperaturunterschied auf unseren Körper nieder und daher kann am Ankunftstag nicht als verantwortlicher Pilot geflogen werden. Wir bitten dies aus Sicherheitsgründen zu respektieren. Tipp viel Wasser trinken!

### **Formalitäten – vor dem ersten Flug:**

Alle Piloten, die in Bitterwasser ein Flugzeug fliegen oder in einem Flugzeug mitfliegen, müssen Mitglieder des Bitterwasser International Flying Club (BIFC) sein. Sie müssen deshalb vor dem ersten Flug in Namibia ( unabhängig davon, ob es ein Segelflug, Motorflug oder Passagierflug mit einem unserer Flugzeuge ist) die Beitrittserklärung zum BIFC sowie die Generelle Haftungsablehnung des BIFC unterzeichnen.

Die Mitgliedschaft beim BIFC beinhaltet keinerlei Versicherung. Für Schäden, die bei Tätigkeiten am Boden und in der Luft entstehen, ist der Pilot oder Verursacher verantwortlich und haftbar. Insbesondere kann BIFC nicht dafür haftbar gemacht werden. Bitte senden Sie Ihre Lizenzen mit Medical gescannt am besten schon vor Ihrem Urlaub an den CFI Dieter Schwenk mail: [dida@schwenk-mode.com](mailto:dida@schwenk-mode.com).

Flugzeugbesitzer senden bitte den Eintragungsschein, Versicherungsnachweis und aktuelle Jahresnachprüfung ebenfalls im Vorfeld an diese Adresse.

Für das Fliegen von Segelflugzeugen in Bitterwasser brauchen Sie folgende Mindest-Flugerfahrung:

100 Stunden nach Scheinerhalt

20 Stunden aktuelles Training in den letzten 12 Monaten

Für Motorflieger gelten gesonderte Bedingungen.

Vor dem ersten Segel- oder Motorflug, den Sie selbst als verantwortlicher Luftfahrzeugführer durchführen, werden Sie ein Briefing erhalten, in dem die wichtigsten Punkte ( die Sie auch in diesem Papier finden ) nochmals erläutert werden. Danach müssen Sie eine Erklärung unterzeichnen, dass Sie mit den Verfahren vertraut sind und Ihre Lizenzen, Startarten und Medical gültig sind.

Die Flugbetriebsleitung von Bitterwasser behält sich vor, die Flugbücher und Lizenzen der Piloten zu überprüfen, insbesondere auch die Flugerfahrung in den letzten 6 Monaten. Selbstverständlich müssen sämtliche Startarten und Erweiterungen, die Sie für den Betrieb des Flugzeuges in Namibia benötigen, in Ihrer Lizenz eingetragen und gültig sein. Piloten, die noch nie in Bitterwasser geflogen sind, **müssen** einen Checkflug mit einem Fluglehrer oder einem von der Betriebsleitung beauftragten, qualifizierten Piloten durchführen. Es wird erwartet, dass der Flug in allen Situationen sicher, gemäß den geltenden Vorschriften sowie mit „good airmanship“ durchgeführt wird. Vor allem Flugzeugschlepp- und Selbstarterfahrung setzen wir voraus. Der Flugplatz Bitterwasser ist sehr groß und es kann quasi auf 360° gestartet und gelandet werden, dennoch gibt es immer wieder Turbulenzen, sowohl bei Start als auch bei Landung und wie jeder Pilot weiß ist Fahrt – nicht zu viel und nicht zu wenig – immer den Verhältnissen anzupassen. Der helle Sandboden ist für manchen Piloten bezüglich des richtigen Abfangens anfänglich gewöhnungsbedürftig.

Wenn Sie ein in Namibia zugelassenes Flugzeug benutzen, dann benötigen Sie eine Validierung Ihrer Lizenz. Diese muss früh genug ( 7 Wochen vor Ihrem Aufenthalt in Bitterwasser) beantragt werden, um rechtzeitig bei Ihrer Ankunft vorzuliegen. Natürlich erhalten Sie durch uns Unterstützung bei der Validierung. Momentan muss vor Aushändigung der Validierung eine Prüfung über Funkkenntnisse und der obenerwähnte Checkflug durchgeführt werden.

Flugzeuge die nicht namibisch registriert sind benötigen eine Überfluggenehmigung für Namibia, diese wird durch uns beantragt.

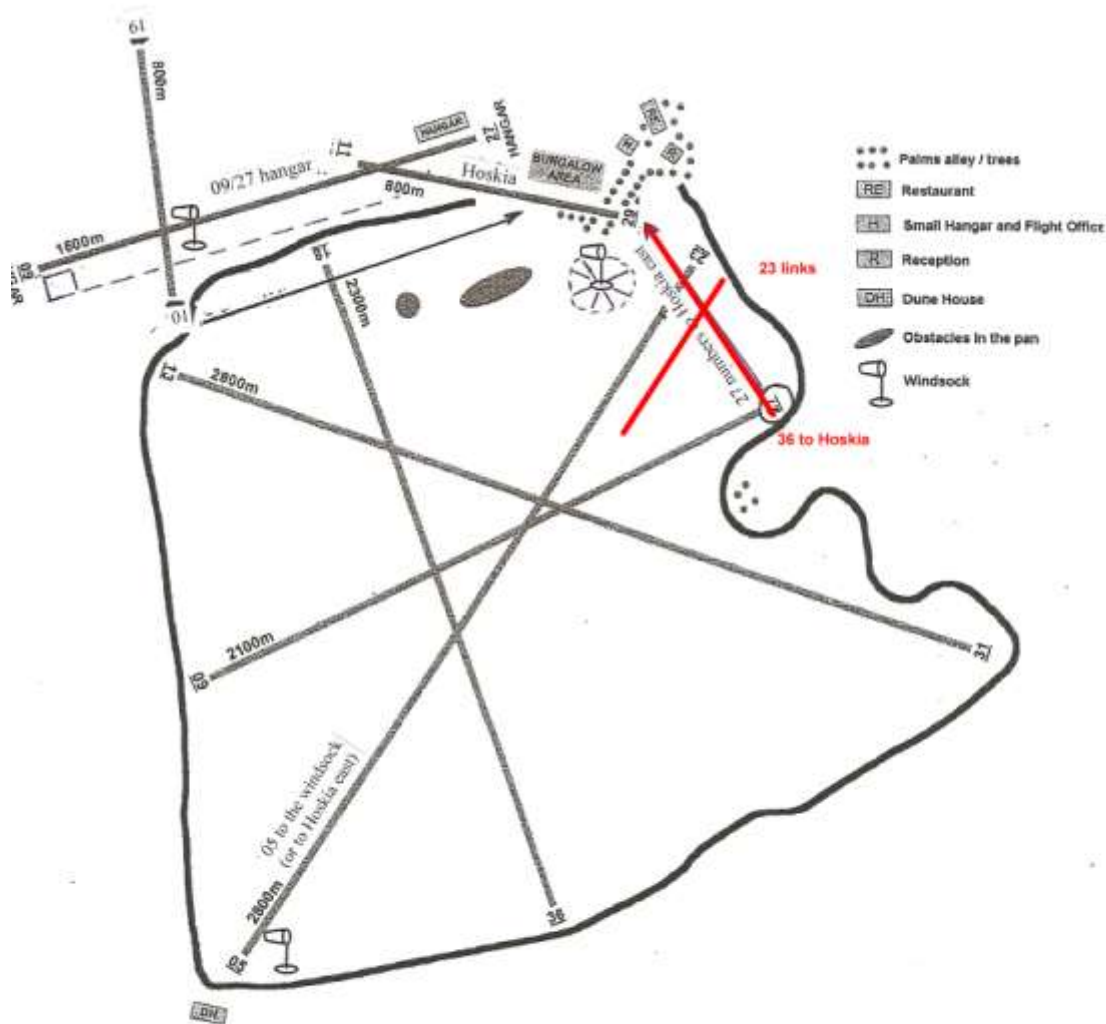
### **Generelles zum Fliegen in Bitterwasser und in Namibia:**

In Ihren Unterlagen, die sie von uns bekommen, finden sie neben diesem Dokument und den Formularen auch die Flugplatzkarte von Bitterwasser, sowie eine

Information über Frequenzen und die TMA Windhoek. Luftfahrkarten in verschiedener Qualität können im Flight Office erworben werden.

Der Flugplatz Bitterwasser liegt auf 1267 Meter Höhe und ist das ganze Jahr von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang geöffnet. Bitterwasser unterhält eine eigene Frequenz ( Bitterwasser Control 123.60 MHz ), die im Umkreis von 10 NM zu benutzen ist.

BITTERWASSER LODGE AND FLYING CENTER PTY LTD BITTERWASSER INTERNATIONAL FLYING CLUB		PRIVATE AIRFIELD		FYBJ	
ELEV 4140FT/1263M	S 23° 51' 53" E 017° 59' 48"	11 NM S OF UHLENHORST		VAR 14°W (2002)	
BITTERWASSER INFO	123.60	WITHIN 10NM OF THE PAN		WINDHOEK INT'L FYWH	
GLIDER S OF CTA WINDHOEK	123.40			INFORMATION 124.70 APPROACH 120.50 TOWER 118.10	
PHONE +264 63 265 300				AVGAS 100LL LIMITED QUANTITIES AVAILABLE	
RUNWAYS	PAN	01 TO 36 CONDITION MAY VARY - DO NOT USE AFTER RAINFALL			2100-2800M
	GRAVEL	09 / 27	1600M X 35M	11 / 29	800M X 35M LDG ONLY
LONGITUDINAL SLOPE ALL RUNWAYS BELOW 1%					



Die Flugbetriebsleitung in Bitterwasser ist für den sicheren Betrieb des Flugplatzes zuständig. Den Anweisungen des Flugbetriebsleiters oder dessen Assistenten muss stets Folge geleistet werden. Bitterwasser behält sich vor, Piloten, die die Sicherheit anderer gefährden, die Flugerlaubnis zu entziehen!.

Es versteht sich von selbst, dass wir nicht unter dem Einfluss von Alkohol oder gar Drogen fliegen. Unabhängig von den Bestimmungen der Ausstellbehörde Ihrer Lizenz verlangen wir, dass sie absolut nüchtern fliegen, spätestens aber 8 Stunden vor dem Flug zum letzten Mal Alkohol getrunken haben. Piloten, die sich aufgrund von Alkohol- (oder Drogen-) Genuss oder aufgrund anderer Umstände nicht fit fühlen, dürfen nicht fliegen.

Beachten Sie, dass aufgrund der Höhe und der Temperatur die Leistung Ihres Motors nicht mehr mit der Leistung in Mitteleuropa vergleichbar ist, sondern viel schlechter ist und sie eine dementsprechend längere Startrollstrecke benötigen.

Geplante FAI – und Rekordflüge müssen von einem in Namibia zugelassenen Sportzeugen bestätigt werden.

Für Überlandflüge beachten Sie bitte, dass sie über der Wüste und in dünn besiedeltem Gebiet fliegen und sie unter Umständen nach einer Außenlandung auch in der Wüste übernachten müssen, bevor man sie holen kann. Für solche Flüge sollten Sie mindestens folgende Ausrüstung entweder am **Mann** oder am **Fallschirm** befestigt mitnehmen:

- mind. 2l Wasser pro Person (Wasser in den Flügeln evtl. nicht ganz ablassen, nicht zum trinken, evtl. abkochen oder duschen )
- eine Taschenlampe
- eine Aludecke
- 3 Signalkarten
- Pflaster und Signalspiegel
- Feuerzeug oder Streichhölzer
- warme Kleidung

Ein entsprechendes Kit ( ohne Wasser und warme Kleidung ) kann in Bitterwasser ausgeliehen werden. Vergessen Sie nicht Ihre persönlichen Dokumente, eine Telefonkarte, das Handy ( funktionieren zwar selten ) und etwas Geld. Wir empfehlen weiterhin ein Locater wie zum Beispiel SPOT (<http://www.findmespot.eu/gm/>).

Fliegen ohne Sonnenschutz und Sonnenhut ist gefährlich und unverantwortlich!

Sauerstoff, Empfehlung wenn länger als 30 Min. über 3.600 m QNH und immer über 4.000 m. Legen Sie Sauerstoff lieber früher als später an die tolle Thermik in Namibia bringt uns teilweise mit über 5M/sec in diese Höhen.

Bitte denken Sie bei einer Außenlandung daran sich in Bitterwasser oder einem der anderen Flugzentren oder über Funk als Transmitter zu melden, damit wir wissen wo sie sind!

Flüge nach Botswana sind nur erlaubt, wenn eine erforderliche Freigabe vorliegt. Dies wird beim täglichen Briefing erläutert. Generell gilt jedoch, denken sie bei Flügen über Botswana daran, dass dort eine Außenlandung nicht nur wegen der endlosen Weite, sondern wegen der geringen Bevölkerungsansiedlung und der wilden Tiere eine große Gefahr darstellt. Ganz zu schweigen davon sie dort abholen

zu können, 2-3 Tage gehen aufgrund der Entfernung, des nicht vorhandenen Materials wie Hänger und entsprechendes Zugfahrzeug schnell ins Land. Beachten Sie auch bitte, dass eine Funkverbindung vom Boden aus nicht gewährleistet ist und dass eine Rückholaktion entsprechende Kosten verursacht !

Wichtige Telefonnummern für Sie:

Telefon Bitterwasser: +264(0)63265300  
Telefon Bitterwasser2: +264(0)63265390  
Pokweni +264(0)63265608  
Kiripotib +264(0)62581419  
Air Traffic Control: +264(0)6270249094  
Accident Hotline +264(0)612088410

### **Bodenbetrieb:**

Für den Transport der Flugzeuge am Boden stehen Fahrzeuge zur Verfügung ( manchmal mit Fahrer und Helfer). Diese Fahrzeuge müssen, wenn sie nicht gebraucht werden zwischen 22:00 und 07:30 Uhr vor dem Flight Office stehen. Es ist verboten diese Fahrzeuge über Nacht vor dem Bungalow oder nach dem Start in der Pfanne stehen zu lassen. Unnötige Fahrten über die Pfanne, insbesondere mit gezogenen Flugzeugen – sind im Sinne der Flugsicherheit zu unterlassen. Flugzeuge müssen langsam, ausschließlich am Pfannenrand und auf den ausgewiesenen Wegen, vorsichtig mit dem PKW zum Startpunkt gezogen werden. Sobald ein Flugzeug angehängt ist fährt der Pilot selbst den PKW!

Segelflugzeuge können in der Palmenallee oder auf der südwestlichen Aussenseite der Piste 11/29 mit Nase Richtung Nordosten oder vor den Bungalows befestigt werden. Die Abstellplätze verfügen über Strom und Wasseranschlüsse ( Achtung kein Trinkwasser ). Abstellplätze für Motorflugzeuge werden von der Flugleitung zugewiesen. Es ist verboten, in der Palmenallee mit Motorflugzeugen und Motorseglern mit eigener Kraft zu rollen.

Weiterhin bitten wir dringend zu beachten: bei Landungen auf der 11, genannt **Hoskia**, muss das Flugzeug vor dem ersten Bungalow zum stehen kommen. Das ausrollen zu den Bungalows durch die Palmenallee ist wegen des dortigen Personenverkehrs verboten!

Entsprechend bei Landungen auf der 29 muss der Aufsetzpunkt nach den Bungalows gewählt werden, das durchfliegen der Palmenallee ist ebenfalls strikt verboten! Weiterhin soll das Flugzeug vor der Landebahn 09/27 HANGAR zum stehen kommen.

Im Umkreis von 100 Meter um den Hauptwindsack vor der Palmenallee wird nicht ausgerollt. Der Boden ist dort sehr weich.

**Vor dem ersten Flug des Tages mit Ihrem Flugzeug**

Jeden Morgen um 09:00 wird ein ausführliches Briefing durchgeführt, das für alle am Flugbetrieb teilnehmenden Piloten obligatorisch ist.

Startlistenführung:

Jeder PIC trägt sich selbständig vor dem Start und nach der Landung in die Startliste im Flight Office ein. Bitte leserlich, beabsichtigte Flugroute, evtl. Rekordversuch oder FAI 1000 oder ähnlichem, am besten mit den Wendepunktnamen etc. Dies ist ein Sicherheitsaspekt, wenn sie am Abend vermisst werden, dann kann man die Suchgegend mindestens etwas einschränken.

### **Start und Abflug von Bitterwasser**

Die Startrichtung wird, wenn möglich, beim Briefing festgelegt, kann sich aber situativ ändern (Windrichtung ändert in der Regel während des Tages deutlich).

Mit den vorhandenen oder ihrem PKW ziehen Sie ihr Flugzeug am Rand der Pfanne zum vorgegebenen Startpunkt. Da wir nicht für jedes Flugzeug ein Auto zur Verfügung stellen können, bitten wir Sie auf Rücksicht auf die wartenden Piloten dafür Sorge zu leisten, dass das Fahrzeug so schnell wie möglich vom Startpunkt wieder zurück kommt und den nächsten zu holen. – Egoismus ist hier fehl am Platz! Die Startaufstellung kann nebeneinander erfolgen, da wir in der Regel genügend Raum haben. Checken Sie Ihr Flugzeug in Ruhe vor dem Start und wenn sie dann startklar sind, melden Sie sich auf der Frequenz 123.60 MHz mit Kennzeichen und Startrichtung und dem Hinweis, dass Sie in 2 Minuten starten. Am besten ohne laufendes Triebwerk wegen der Verständigung. Bitte warten Sie eine Bestätigung ab. Bei hohem Flugzeugaufkommen wird der Startvorgang von der Flugbetriebsleitung vor Ort koordiniert, bei einzelnen Starts wird über Funk bestätigt.

Bei Flugzeugschlepp versteht es sich von selbst, dass eine Sprechprobe vor Startbeginn durchgeführt wird.

Beachten Sie bitte, dass bei der Startrichtung 09 auf der gegenüberliegenden Seite die Pfanne Halbinselartig einspringt und dort die Startstrecke verkürzt ist!

Nach ausnahmslos jedem Start ist eine **Linkskurve** zu fliegen, der Steigflug erfolgt entlang dem Pfannenrand, somit kann bei einer Motorstörung immer sicher auf der Pfanne gelandet werden! Im Umkreis von 10 km um die Pfanne darf nur **links** gekurbelt werden!

### **Während des Fluges**

Innerhalb von 20km / 10 NM um die Pfanne muss die Bitterwasserfrequenz 123.60 MHz gerastet sein und abgehört werden.

Außerhalb dieser Zone um Bitterwasser sind drei verschiedene Frequenzen für den Segelflug zu verwenden

123.40 MHz innerhalb des Segelfluggebietes

124.70 MHz außerhalb des Segelfluggebietes – Windhoek Information. Hier ist englische Standard-Phraseologie anzuwenden.

124.80 MHz bei Landungen auf unbemannten Plätzen und unterhalb 1500ft

Beachten Sie bitte die speziellen Regeln für die TMA/CTA Windhoek in der separaten Dokumentation.

### **Anflug und Landung in Bitterwasser**

Sobald sie weniger als 10 NM von Bitterwasser entfernt sind, rasten Sie auf 123.60 MHz und setzen eine Positionsmeldung mit Kurs und Absicht ab. Planen sie bitte den Anflug so, dass sie erst einen Überflug über die Pfanne machen können um Wind- und Pistenrichtung in aller Ruhe einsehen zu können. Sie erhalten vom Flugbetriebsleiter die vorhandene Windrichtung und wenn möglich die Windstärke. Die Landerichtung wählen Sie selbst in Absprache mit der Flugleitung und den anderen Piloten. Sollten Anweisungen vom Flugbetriebsleiter gegeben werden, sind diesen Folge zu leisten.

Um Verwechslungen zu vermeiden werden die Pisten 09/27 mit dem Zusatz HANGAR oder PAN bezeichnet. Bei der Landerichtung 09 gibt es sogar drei Möglichkeiten: **09 HANGAR** – **09 LEFT** und **09 PAN**. Weiterhin gibt es die parallelen Landebahnen **23 Links** und **36 HOSKIA** neu und rot markiert in der Karte.

Es gilt wieder die LINKS Platzrunde, also bitte ausschließlich links kreisen. Melden Sie beim Einflug in den entsprechenden Gegenanflug:

„Kennzeichen, Landerichtung und **GEAR DOWN AND LOCKED**“

die Platzrunde soll eine normale Platzrunde sein und nicht einem Airliner Anflug ähneln – (wir machen gerne mit jedem Piloten nochmals einen Einweisungsflug.)

Weitere Meldungen erfolgen nach Bedarf im Sinne der Sicherheit und nach Verkehrsaufkommen. Speziell am späten Abend, bei tief stehender Sonne im Westen wird stark empfohlen die Landerichtung 09 oder je nach den Windverhältnissen 23 zu wählen. Nach dem Aufsetzen verbleibt das Flugzeug zum ausrollen in einer geraden Linie. In Bitterwasser werden keine Ziel- oder Punktlandungen erwartet, aber mitten in der Pfanne zu stehen ist nicht die Vorstellung von „good airmanship“ vor allem bei viel anfliegendem Verkehr.

Sind sie gelandet, kommt ein Fahrzeug mit einem Helfer um sie abzuholen. Bitte machen Sie während der RUSH HOUR die Landebahn **schnell** und auf **geradem** Weg frei! Lassen Sie den Funk im Flugzeug eingeschaltet oder hören Sie den Funk im Auto mit mobilen Funkgeräten für evtl. durchsagen ab!!!



### **Achtung:**

Wenn es regnet oder die Pfanne nass ist nur die Pisten **09/27 HANGAR** oder 11/29 HOSKIA benutzen. Nochmals der Hinweis bezüglich Hoskia, Full Stop vor dem ersten Bungalow und frühester Aufsetzpunkt nach dem Bungalow und nicht auf die HANGAR Piste einrollen.

Sollten Sie keine Funkverbindung zum Boden haben: Nochmals **Frequenz prüfen!** ansonsten den Windsack beobachten und sich in eine ganz normale Platzrunde eingliedern und gegen den Wind oder parallel oder hinter anderen Flugzeugen landen!

**Landungen bei Nacht** sind sehr gefährlich und nach dem Gesetz verboten. Dennoch, wenn Sie aus irgendeinem Grund erkennen, dass es eine Nachtlandung wird, dann melden sie dies frühzeitig bei der Flugleitung an. Nur so können wir Ihnen helfen. Mit Autos in Pfannenmitte, Scheinwerfer in Landerichtung und Rücklichter als Anfluglicht werden wir versuchen eine provisorisch beleuchtete Landebahn zu gestalten.

Bitte Landung generell in die Startliste im Flight Office eintragen. Bitte unbedingt auch die Leistungen eintragen ( 1000km FAI oder 1000 km OLC etc. )

Ihre Loggerdaten, vorausgesetzt sie enthalten keine Luftraumverletzungen etc. können Sie selbst ins OLC hochladen. Falls Sie selbst keinen PC dabei haben, können Sie den Flug, am besten auf einem USB Stick oder Speicherkarte im Flight Office hochladen.

### **Im Falle von Außenlandung oder Landung auf unbemannten Feldern**

Falls es zu einer Außenlandung kommt ist unbedingt so rasch wie möglich die Position zu übermitteln, am besten kurz nach dem Entschluss eine Außenlandung zu machen!

123.40 MHz rasten und versuchen andere darüber zu informieren und im Relais Bitterwasser davon zu informieren, falls kein Empfang

124.70 MHz rasten (Windhoek Info) oder andere Flugzeuge, falls kein Empfang

126.90 MHz TIBA-Frequenz rasten, Position über Airliner weitergeben und wichtig auch mitteilen wohin die Piloten die Meldung weiterleiten sollen – Windhoek etc. oder

121.50 MHz Einsatz der Notfrequenz

Bei Anflügen von unbemannten Flugplätzen auf der Frequenz 124.80 MHz obligatorische Meldungen abgeben. (downwind, base, final)

### **Funkdisziplin-Verfahren rund um Bitterwasser und Windhoek**

Im Funk soll Englisch gesprochen werden. Funk ist ein Sicherheitsaspekt, von dem alle profitieren. Die meisten Piloten in Namibia sprechen Englisch und sind gewohnt, dass sie im unkontrolliertem Luftraum Positionsmeldungen abgeben. Dies erwarten

sie auch von uns Segelfliegern. Wir zeigen ein Stück Professionalität wenn wir uns ebenfalls daran halten.

In der TMA/CTA Windhoek gelten die speziellen üblichen Verfahren und dies natürlich ebenfalls nur in Englisch. Ein Einflug in diesen Luftraum kann nur durch Freigabe der Controller erfolgen. Ein Einflug ohne Funkkontakt ist verboten, verantwortungslos und kann zum Entzug Ihrer Lizenz führen und noch schlimmer kann die gesamte Zulassung der Segelfliegerei in Namibia in Frage stellen!!!

Wir sind Gäste in diesem Land, wo der Segelflug eine dermaßen untergeordnete Rolle spielt, dass wir gut daran tun uns an die Gesetze zu halten. – Wo kann man noch so unbeschwert fliegen, ohne große Luftraumeinschränkung, also halten wir uns daran.

Im Übrigen gilt am Funk wie immer der gesunde Menschenverstand. Halten Sie die Kommunikation so knapp und konkret wie möglich und hören sie zu, wenn andere sprechen und allenfalls Hilfe brauchen. Besondere Aufmerksamkeit ist in Nähe der Pfanne geboten, da unter Umständen von den Piloten verschiedene Landerichtungen gewählt und übermittelt werden.

### **Dienstleistungen**

Batterien können im alten oder im neuen Hangar und in der Palmenallee geladen werden.

Sauerstoff ist erhältlich. Die Flaschen müssen mit dem Kennzeichen und Name beschriftet sein. Bitte die Flaschen abends abgeben. ( Halle neben Flight Office )  
Treibstoff ist in verschiedenen Qualitäten- auch schon 1:50 erhältlich. Auch hier bitte Kanister mit Kennzeichen und Namen beschriften und abends abgeben.  
notwendige Reparaturen – sprechen Sie bitte unser Team an.

### **Flugzeug-Charter**

Werden Flugzeuge gechartert, dann ist vor dem ersten Flug zunächst mit dem Flight Office ein Übergabezeitpunkt zu koordinieren. Die Übergabe erfolgt durch eine Checkliste und ein Übernahmeprotokoll. Wir bitten um Verständnis, dass wir dies nicht in Hektik machen, sondern mit der notwendigen Sorgfalt, Immerhin übergeben wir hochwertige und sicherheitsrelevante Geräte.

Rückgabe:

Wir können gut verstehen, dass wenn Ihre tollen Urlaubstage in Bitterwasser sich dem Ende neigen, dass Sie dann auch schnell nach dem letzten Flug das gecharterte Flugzeug zurückgeben möchten. Doch auch hier gilt, dass ein Übernahmetermin mit dem Flight Office Team zu koordinieren ist und dies in aller Ruhe und nicht schon bei Einbruch der Dunkelheit vorgenommen, überprüft und dokumentiert werden kann. Der nächste Pilot möchte auch ein sauberes Übergabeprotokoll und ein sauberes Flugzeug. Wir bitten um Ihr Verständnis.



Dieter Schwenk CFI August 2011