

Christoph Barszczewski
mit Hannelore Ragg

Traumberuf Buschpilot in Afrika

Traum und Abenteuer

Aviator.at Verlag

Sicherheitslandung im Ebola-Gebiet

Es ist allgemein bekannt, dass das Wetter keine Wettervorhersagen hört und sich deswegen an solche nicht halten kann. Das gilt auch in Afrika. Was soll man jedoch tun, wenn überhaupt keine Wettervorhersagen vorhanden sind? Dann bleibt einem nur übrig, sich auf die eigene Erfahrung zu verlassen, den eigenen Entscheidungen Vertrauen zu schenken und auf jeden Fall an verschiedene, mögliche Situationen im Voraus zu denken. „Was mache ich, wenn...?“ ist dabei eine typische Fragestellung. „Habe ich einen Plan A, und wenn dieser nicht funktioniert auch einen alternativen Plan B und C?“ Laufend stellte sich Peter in Afrika diese Frage. Je weiter weg man sich von der Zivilisation in den Busch entfernt, sich über eine Wüste traut oder in eine abgelegene und unbewohnte Gegend eindringt, umso mehr muss man sich auf sich selbst verlassen können und verschiedene Eventualitäten in Betracht ziehen. Das gilt sowohl für alle wetterbedingten Situationen als auch für diverse technische Störungen. Oft genug zwang das Wetter Peter über all die Jahre der Buschfliegerei in Afrika dazu, seine ursprünglichen Pläne aufzugeben und nach Alternativen zu suchen.

Einmal sollte er von Libreville Richtung kongolesische Grenze und dann noch weiter, über die Gebiete des Kongo, nach Bomassa fliegen. Dieser Ort liegt in einem vergessenen Eck im Kongo an einem Punkt, wo die Grenzen zwischen dem Kongo, Kamerun und der Zentralafrikanischen Republik aufeinandertreffen. Die Strecke lag zur Gänze über dem Regenwald und war nur knapp vom Äquator entfernt. Ihm war klar, dass er gerade zu dieser Jahreszeit ab etwa 14 Uhr mit starken Gewittern fast auf der gesamten Route zu rechnen hatte, welche, vom Regenwald im Osten kommend, ziemlich schnell Richtung Westen zogen. Daher sollte man möglichst früh von Libreville wegfliegen. Gesagt,

hieß in Afrika aber noch lange nicht getan. Denn obwohl er seine Auftraggeber mehrmals darauf hingewiesen hatte, kamen sie mit gabunischer Ruhe zwei Stunden später als geplant, also gerade rechtzeitig, um sicher auf die Gewitterzonen zu treffen. Zur damaligen Zeit, zu Beginn seiner fliegerischen Tätigkeit im Regenwald, fehlte ihm noch die nötige Erfahrung, was es tatsächlich bedeutete, ein Gewitter dort zu erleben. Nach einigen brenzligen Erlebnissen aufgrund des raschen Wetterwechsels setzte er immer selber eine „deadline“ fest, an die er sich strikt hielt. Diesmal wartete er aber noch auf seine Passagiere bis diese auftauchten und sie endlich losfliegen konnten.

Kurz nach dem Start nahm Peter Kurs nach Osten und behielt ihn auf dem weiteren Flug bis zur Grenze bei. Das Wetter und die Sicht waren am Anfang ausgezeichnet, sodass die erste Flugstunde sehr schnell verging. Je weiter sie jedoch ins Landesinnere vordrangen, umso dicker wurde die Luft um sie herum. Die Farbe des Himmels änderte sich langsam vom Tiefblau ins Grau und begann, mit dem Boden zu verschmelzen. Nach einer weiteren Flugstunde stießen sie auf ein monströses Gewitter, das sich direkt vor ihnen aufbaute. Es lag genau auf ihrem Weg und erstreckte sich über ca. 80 nautische Meilen in beide Richtungen – quer zur Flugroute. Vor Peter lag eine schwarze Wand, welche sich horizontal von Norden nach Süden und vertikal vom Boden bis in für sein Flugzeug unerreichbare Höhen ausdehnte.

Die Vorstellung, unter dem Gewitter durchzukommen gab er relativ schnell auf. Es gab einfach keine Chance dazu! Sie brauchten dringend einen Landeplatz, um das Unwetter abzuwarten. Die einzige ihm bekannte Stelle war aber der geplante Ziellandeplatz vor ihnen und der lag versteckt hinter dieser gigantischen Wolke und war somit schlicht unerreichbar. Es blieb ihm also nichts anderes übrig, als eine Alternative zu suchen, um dem Gewitter auszuweichen. Zu Hilfe kam ihm dabei seine inzwischen ins Blut übergegangene Eigenschaft, im Voraus an verschiedene Eventualitäten zu denken. Als er vor einigen Monaten südlich von seiner aktuellen Flugroute geflogen war, war ihm etwas aufgefallen, das wie eine über längere Zeit nicht verwendete Piste aussah und spei-

cherte sie in seinem Kopf als potentielle Notpiste ab. Er drückte damals sogar die entsprechende Taste seines GPS-Gerätes, um ihre Position auf alle Fälle abrufen zu können. Er glaubte aber nicht, dass er sie jemals im Ernst brauchen würde. Das Ganze war eher als Vorsichtsmaßnahme gedacht.

Jetzt drehte er von dem ursprünglichen Kurs auf Süden, also um etwa 90° und unternahm den Versuch, die Wolke einfach zu umfliegen. Er flog und flog. Unter ihnen Hunderte, Tausende, scheinbar Millionen von Bäumen, so weit das Auge reichte. Das Wetter wurde nicht besser! Allerdings wusste er, dass es in seiner aktuellen Flugrichtung und in einer akzeptablen Entfernung diese brauchbare Piste gab.

Es fing an, stark zu regnen und die Sicht ging radikal zurück. Er hatte den Eindruck, dass es nur noch ein paar Minuten dauern würde, bis die riesige Wolke alles um ihn herum verschluckte. Als das Gewitter seine schweren Kanonen über dem Land ausfuhr, wurde es ziemlich rasch so dunkel wie in Mitteleuropa zur Abenddämmerung. Nun begann es auch, von unten her aus dem Regenwald zu dampfen, sodass der Nebel nicht nur von oben nach unten, sondern auch von unten herauf kam. Sie wurden schnell in eine Mischung aus Wolken und Nebel eingehüllt. Daher war Peter sehr froh, als nach weiteren 90 nautischen Meilen endlich dieser gottverlassene Buschstrip gerade noch rechtzeitig aus dem grauschwarzen Dickicht auftauchte! Es war eine alte Piste, die weder gemäht noch sonst irgendwie gewartet wurde. Sie war in der Mitte von einer unbefestigten Straße durchschnitten, wo man auch die Spuren von Lkws und Geländewagen, die bei jeder Witterung diese Straße benutzten, sehen konnte. Sie landeten in einem fürchterlichen, tropischen Regenguss. Die Landung war eine reine Gefühlssache, da Peter durch den starken Regen so gut wie keine Sicht nach vorne hatte; er konnte nur aus den Seitenfenstern etwas sehen. Ein bis zwei Meilen vor der Pistenschwelle reduzierte er die Geschwindigkeit, fuhr die Klappen aus, versuchte das Flugzeug auf der Achse der Landebahn auszurichten und zu halten. Schon bald spürte er, wie stark er gegen den Seitenwind ansteuern musste. Er reduzierte sachte das Gas und ging in ei-

nen sehr sanften Sinkflug über, nicht mehr als hundert Fuß pro Minute. Jetzt noch die Füße weg von den Fußbremsen, damit das Flugzeug auf dem rutschigen Boden nicht ausbrechen konnte und dann blieb ihm nichts anderes mehr übrig, als durch das Seitenfenster zu schauen und zu warten. Die Naturstraße tauchte kurz unter ihm auf. „Besser, ich stelle das Flugzeug minimal steiler auf als sonst beim Aufsetzen, damit das Bugrad auf keinen Fall zu sehr belastet wird“, dachte er schnell. Cessnas 182 sind sehr angenehme Flugzeuge was die Flugeigenschaften betrifft, sie neigen nur etwas dazu, „nose-heavy“ zu sein. Peter wollte auf keinen Fall eine Bugradlandung riskieren.

Er kannte sein Flugzeug und dessen Reaktionen inzwischen bestens. Mit einer Fingerspitze zog er die notwendigen zwei Millimeter am Volant und erwartete die entsprechende Reaktion seiner Maschine, die jedoch ausblieb. – Sie waren bereits am Boden und rollten nahe der angepeilten Kreuzung zwischen der Straße und der Piste! Somit waren sie vorläufig in Sicherheit, auch wenn rund um sie herum Wasserkaskaden vom Himmel fielen. Der Regen prasselte dermaßen stark gegen das Flugzeug, dass es unerträglich laut wurde. Sie stiegen aus. Es war sehr warm und daher gar nicht so unangenehm.

Fünf Minuten später kam plötzlich, wie aus dem Nichts, völlig unerwartet ein riesiger Geländewagen mit dem Logo der Weltgesundheitsorganisation („WHO“) auf sie zu. Vier düster wirkende Gestalten stiegen aus und fragten Peter und seine Passagiere mit ganz ernststen Mienen: „Wer sind Sie? Was machen Sie überhaupt hier?“ Spannung lag in der Luft. Peters Antwort lautete: „Wir sind hier gelandet, weil wir unmöglich in der Luft bleiben konnten, sondern dem Gewitter ausweichen mussten.“ Die Leute, die sich später als Ärzte und Wissenschaftler entpuppten, haken mit großem Erstaunen nach: „Wissen Sie denn nicht, dass es sich hier um ein Sperrgebiet handelt? Vor Kurzem ist hier der Ebola-Virus ausgebrochen. Genau dieses Gebiet und diese Piste, auf der Sie gerade gelandet sind, befindet sich im Zentrum des Sperrgebiets!“ Peter wurde ganz anders zumute, aber was hätten er und seine Passagiere tun sollen? In der Luft zu bleiben, wäre

zu diesem Zeitpunkt nicht unbedingt sicherer gewesen. – „Wir werden uns hier nur so lange aufhalten, bis eine Wetterbesserung eintritt.“ Die Wissenschaftler nahmen sie mit dem Auto zum nahe gelegenen Camp mit, wo sie im Büro warten konnten. So sahen sie, wenn auch nicht ganz freiwillig, was es wirklich mit der Ebola-Seuche in dieser Gegend auf sich hatte. In den Medien sprach man damals von 14 Toten. Sie erfuhren im Büro hingegen, dass es sich bereits um über 200 Todesopfer handelte! Dadurch bestätigte sich wieder einmal, dass nicht immer alles der Realität entsprach, was man aus den Medien erfuhr.

Sie konnten nicht mehr tun, als einfach die Wetterbesserung abzuwarten. Peter füllte die Wartezeit mit Gedanken an den Weiterflug. Auf dem Weg hierher hatte er wegen des Umwegs ungeplant viel Treibstoff verbraucht. Das Wetter nach dem Gewitter konnte er auch nur schwer einschätzen. Es gab natürlich gewisse, ihm inzwischen gut bekannte Wettermuster, aber Garantie gab es trotzdem keine. Die Flugwetterverhältnisse nach einem tropischen Gewitter sind über dem Regenwald immer sehr schwierig, weil die Sicht durch den Nebel, der sich wegen der hohen Luftfeuchtigkeit – ca. 95 % – bildet, sehr eingeschränkt ist. In der diesigen Luft sieht man zwar nach oben hin den blauen Himmel, aber seitlich ist kein Horizont auszumachen. Man fliegt mehr oder weniger wie bei einem Instrumentenflug ohne Sicht des Horizonts. Daher war Peter der Gedanke an eine zusätzliche Spritreserve sehr recht. Er fragte die Leute, ob sie etwas Sprit für ihn hätten, da er ja noch zusätzlich in die entgegengesetzte Richtung fliegen musste, um wieder zur ursprünglichen Route zu gelangen. Bis zum Ziel dauerte es nämlich etwa zwei Stunden, plus den Umweg. Die Leute waren sehr entgegenkommend. Sie erlaubten ihm, den Autosprit, der sich im Depot des Lagers befand, aus den Fässern zu holen. Er vermischte ihn mithilfe seiner Passagiere mit dem Avgas und betankte die Maschine. Kurz danach war es soweit. Es hatte schon fast zur Gänze aufgehört zu regnen, die Wolken hoben sich vom Boden. Sie starteten aus dem hohen Gras heraus und flogen weiter zu ihrer Destination.

Sie wussten natürlich nicht, wie es in weiterer Folge auf ihrer

Strecke mit dem Wetter stehen würde. Von Libreville in Gabun Richtung Kongo flog man generell immer gen Osten. Das Wetter kommt aber in dieser Gegend üblicherweise auch vom Osten; das heißt, wenn man so eine Wetterzone durchfliegt, hat man gute Chancen, dass auf der „Rückseite“ wieder Schönwetter herrscht. Das hofften sie auch in diesem Fall, aber sicher konnte man natürlich nicht sein. Sie setzten ihren Weg in Richtung Osten nach Bomassa fort. Eine weitere Frage blieb noch offen – der Zustand der Landepiste an ihrem Ziellandeplatz. Es war eine Naturpiste aus sehr feiner, roter Erde wie Peter sie immer wieder in Afrika vorfand. Dieser Boden, sobald er nass wurde, verwandelte sich in die reinste Rutschpartie! In so einem Fall musste man sehr darauf achten, genau auf der Mittellinie der Piste mit minimaler Geschwindigkeit aufzusetzen und ja keine Bremsen zu betätigen, weil man sonst sofort wegdriften würde. Peter war schon öfter gezwungen gewesen, das zu üben. Als sie in Bomassa ankamen, war das Wetter jedoch bereits gut und die Piste sogar trocken. Diesmal waren Peters Erwartungen eingetroffen und das Wetter hatte zu ihm gehalten.

Das Wetter in Afrika und die Wetterberatung sind ein Thema für sich. Wenn man zum Beispiel einen Flug von 600 Meilen in eine Richtung vor sich hat, dann stehen einem für so einen etwa fünfstündigen Trip oft keine Wetterberichte zur Verfügung. In den Tropen durchfliegt man bei dieser Distanz mindestens zweimal verschiedene Wetterzonen und man muss schauen, dass man sie umfliegt: entweder unter den Wolken oder seitlich. Das Überfliegen der tropischen Wettersysteme ist sogar für Linienflugzeuge kaum möglich.

Man lernt mit der Zeit, die Wolken und den Himmel zu lesen: „Sind sie dunkelgrau oder hellgrau? Kommt aus dieser Wolke jetzt etwas raus oder ist sie halbwegs harmlos?“ Solche Fragen musste sich Peter tausendfach stellen. Mit der Zeit entwickelte er ein Gefühl, eine Intuition für die richtigen Antworten. Im Zweifelsfall ging er ganz runter, knapp über die Baumwipfel, und schaute sich um: „Sehe ich da hinten blau oder ist es nur

eine Fata Morgana?“ Er traf eine Entscheidung und danach gab es keinen Weg mehr zurück. „Stick to the decision!“ – Dieses Prinzip sowie die Idee, immer einen Plan A, B und C zu haben, sind ganz wesentlich für ihn in der Buschfliegerei. Er will doch in diesem Beruf auch alt werden!

1. Auflage 2007

© 2007 Aviator.at Verlag Christoph Barszczewski, Wien

Autor: Christoph Barszczewski

Coautorin: Hannelore Ragg

Lektorat: Manfred Hluma, Regina Griesenhofer-Barszczewski

Umschlaggestaltung: Christoph Barszczewski, Karol Czerwiński

Umschlagfoto: Peter & Hannelore Ragg

Umschlagfotos innen: Fotostudio Kux und Regina G.-Barszczewski

Fotos: Peter & Hannelore Ragg

Karte: Wojciech Jaruszewski

Satz und Druck: Visual Media Group, Thorn

Printed in Poland

ISBN: 978-3-200-00878-6

Homepage des Buches: www.buschpilot.at

Homepage des Autors: www.aviator.at

Homepage der Buschpiloten: www.conservationalair.org