

Thun, 23. Juli 2018

MEDIENBULLETIN 06

Mit der Bucker ans Kap der Guten Hoffnung

36 Tage, 11200 Kilometer, 18 Länder: Ingo Presser hat mit seiner Bucker Jungmann D-EEEE die Vintage Air Rally 2016 nach Südafrika auf dem zweiten Platz beendet. Ende August gastieren er und sein Flugzeug am Internationalen Bückertreffen in Thun – und sie werden von einem grossen Abenteuer berichten können.

Die Bucker ist gewiss kein Langstreckenflugzeug; im Fall der D-EEEE von Ingo Presser (D) sind aber immerhin 270 Meilen am Stück möglich – einem Zusatztank sei Dank. Trotzdem hat sich der ehemalige Linienpilot Ende 2016 auf ein Langstrecken-Abenteuer eingelassen: Nach einem Überflug von Borkenberge (D) über die herbstlichen Alpen nach Kreta – der infolge von Wetterkapriolen mit fast einem Monat mehr Zeit in Anspruch nahm, als gedacht – ging in 36 Flugtagen längs durch ganz Afrika: 18 Länder, 11200 Kilometer bis in die südafrikanische Metropole Kapstadt am Kap der Guten Hoffnung. Und Gute Hoffnung ist genau das, was Ingo Presser und sein Copilot Bob Campbell auf der Vintage Air Rally mehr als einmal brauchten.

Denn: Wenn das Fliegen mit einem offenen Doppeldecker in Europa schon ein kleines Abenteuer ist, so ist das Fliegen mit einem Oldtimer in Afrika sicherlich ein grosses Abenteuer. Allein die ersten 240 Meilen übers offene Meer nach Ägypten sind schon eine Herausforderung. Bleibt der Motor in der Flughöhe Höhe von 6.500 Fuss stehen, werden die Piloten binnen sechs Minuten zu Langstreckenschwimmern.

Doch es wird auch viel gefeiert unterwegs: In Kairo, dem zweiten Etappenort, verteilen Schulmädchen rote Rosen zur Begrüssung an die Crews der Vintage Air Rally, und ein Konvoi von Oldtimer-Fahrzeugen patrouilliert an den abgestellten Flugzeugen vorbei. Für den Abend hat der britische Botschafter zu einer Dinner Party eingeladen – es wird nicht der letzte derartige Abendanlass bleiben auf der langen Reise. Dieses Mal müssen Ingo Presser und Bob Campbell indes passen: Ihr Gepäck hat den Weg nach Kairo nicht geschafft – und damit sind sie für den Gala-Abend klassisch underdressed. Soviel sei hier verraten: Die beiden sollten sich erst in Kapstadt wieder richtig in Schale werfen können...

Zeitraubende Zwischenstopps

Die 3. Etappe ist die erste, auf welcher ein Tankstopp eingelegt werden muss, weil das Tagespensum von 331 Meilen die geforderte Mindestreichweite der Rally-Teilnehmer übertrifft. In Hurghada dauert die Betankung der 39 Flugzeuge gute fünf Stunden. Als die Sonne untergeht, ist an einen Weiterflug nach Luxor nicht mehr zu denken – und die Piloten erhalten einen ersten Vorgeschmack auf das, was mancherorts in Afrika ganz einfach Alltag ist.

Auch die Natur bringt Mensch und Maschine an die Grenzen – etwa, wenn es wie in der 8. Etappe von Sudan nach Äthiopien über 470 Meilen geht und es selbst in einer Flughöhe von 5500 Fuss unangenehm warm ist. Auch der Tankstopp in Ed Damazin, der letzten Station im Sudan, verläuft dabei ortstypisch: mit der Handpumpe und extrem langsam. Und wenn die Etappen kürzer sind, wie etwa der Folgeflug mit «nur» 220 Meilen, ist es die Topografie, die hohe Ansprüche stellt: Es gilt, Berge zu überfliegen. Die schwer beladenen Maschinen müssen bis auf 9000 Fuss klettern, ein Gebirgskamm versperrt den Weg und es führt letztlich kein Weg um das Gebirge herum – ausser via Süd-Sudan. Aber dort besteht immer noch die Möglichkeit, dass kleine kreisrunde Löcher Rumpf und Tragflächen perforieren.

Festgesetzt am Flughafen

Der erste Funkkontakt mit dem nächsten Flugplatz ist dann auch wenig erhellend: Gambella ATC teilt mit: Es besteht keine Genehmigung für den Einflug in den äthiopischen Luftraum. Mit Blick auf den Sprit, der zur Neige geht, macht Ingo Presser indes unmissverständlich klar, dass es keine Alternative gibt. Bei einer holprigen Landung kommt es am Randbogen der linken Tragfläche und auch am rechten Querruder zu einer leichten Bodenberührung. Doch damit nicht genug: Kaum ist die Zündung des Motors abgestellt, umstellen gut ein Dutzend bewaffneter Soldaten, Polizisten und Securitybeamte das Flugzeug. Sämtliche Piloten werden ins Flughafengebäude eskortiert, elektrische und elektronische Geräte konfisziert, ebenso die Reisepässe. Bald sind alle Teilnehmer der Vintage Air Rally im Warteraum des Flughafens interniert. In der Halle ist es warm und stickig; immerhin wird Trinkwasser in ausreichender Menge zur Verfügung gestellt.

Thun, 23. Juli 2018

MEDIENBULLETIN 06

Ansonsten ist Warten angesagt. Immerhin zeigt die äthiopische Staatsgewalt ein Herz für die wertvollen alten Flugzeuge: Als ein schweres Gewitter heraufzieht, kommt der Befehl, dass alle Flugzeuge in einer grossen leeren Halle untergestellt werden dürfen. Nach einer Nacht im Warteraum geht ein Tag ereignislos mit schlechter Verpflegung und stickiger Luft teils die Staatsgewalt mit, dass sämtliche Botschaften der Eingereisten informiert wurden. Doch ein Ergebnis ist nicht abzusehen.

Es ist ein US-Pilot, der den rettenden Geistesblitz hat: Er hat in seinem Flugzeug ein zusätzliches Handy sicher deponiert. Mit diesem setzt er einen Hilferuf an einen befreundeten US-Senator ab, der mit dem damaligen Aussenminister John Kerry befreundet ist. Und plötzlich geht alles unerwartet schnell: Nach einer zweiten Nacht auf dem Gepäckband landet am darauffolgenden Morgen ein Flugzeug, aus der Hauptstadt Addis Abeba kommend, mit hohen Sicherheitsbeamten der Regierung. Jeder Pilot wird vernommen, danach kommen alle Flugzeugbesatzungen noch am selben Tag frei – mit der Vorgabe, umgehend ihren Flug nach Lokichoggio, der nächsten Station im Nachbarstaat Kenia, fortzusetzen. Ein paar Tage später steht denn auch der Vorbeiflug am weissen Gipfel des 5895 m hohen Kilimandscharo an. Auch Naturwunder wie die Serengeti oder die Viktoriafälle warten auf die Rally-Teilnehmer.

Ein Fest – und neuerliche Turbulenzen

Der 9. Dezember 2016 ist als Ruhetag vorgesehen, doch allzu ruhig wird er nicht. Für einmal steht eine Überraschung im positiven Sinne an: Ingo Presser feiert seinen 72. Geburtstag in einem typisch englischen Club, mit einer Bar aus edlen uralten Tropenhölzern im Old English Style. Ein paar Tage später gerät er indes noch einmal in heftige Turbulenzen: Das Etappenziel liegt südlich hinter einer Gebirgskette, auf deren Westseite sich ein kräftiges Gewitter entlädt, und auf der Ostseite ebenfalls Blitze und kräftige Niederschläge auszumachen sind. Der Flug zwischen zwei Gewittern hindurch scheitert, und beim Versuch, die Gewitterzelle im Westen zu umfliegen, gerät die Bücke in den Sog der Luftmassen. Doch die für Kunstflug zugelassene Bücke verkraftet diese Belastung anstandslos und nach einem Durchstarten als Folge des Seitenwindes landet Ingo Presser sicher am drittletzten Etappenort.

Etwas schwermütig erfolgt am 16. Dezember der Start zum letzten Leg nach Stellenbosch, unweit von Kapstadt. Pünktlich zur vorgegebenen Zeit landet Ingo Presser seine D-EEEEK als erstes Flugzeug der Vintage Air Rally in Stellenbosch. In der Gesamtbewertung nach dem Einhalten der angegebenen Gesamtflugzeit, dem vorhergesagten und kalkulierten Spritverbrauch sowie der Einhaltung der Flugroute belegen Ingo Presser und sein australischer Co-Pilot schliesslich den zweiten Platz.

Nils Kramer (nils.kramer@pilotundflugzeug.de), zusammengefasst von Marco Zysset