

# Hals und Beinbruch, Herr Pilot!

Nach dem Fällen der hohen Bäume in der Einflug- und Ausflugschneise warten wir auf mein Flugzeug. José Tamayo, der Pilot, hatte mich darum gebeten. Rauchzeichen steigen auf, ich weiß aber nicht, wie weit die Rauchsäule bei dem regenverhangenen Himmel zu sehen ist. In meinem Zelt am Rollbahnrand verstaue ich meine Sachen, damit sie nicht naß werden. Vielleicht muß ich übernachten, wenn eine Landung nicht möglich ist. Seit jeher ist Shell-Mera, von wo die Maschine angefliegen kommt, ein Regenloch. Unweit von mir haben Südamerika-Webervögel ihre Nester um ein großes, längliches Wespennest gebaut. Ich will sehen, ob die Beutelnester mit Jungvögeln besetzt sind, und versuche, mit einer Hand die Nester zu berühren. Im selben Augenblick fliegen zwei elsterngroße Altvögel mit viel Geschrei an meinem Kopf vorbei und rufen die lärmempfindlichen Wespen, die mich auch sofort stechen. Ich bekomme drei Stiche ab und muß von den Nestern ablassen. Wespen und Vögel in einer erstaunlichen Symbiose!

Es regnet noch immer leicht, und Wind ist aufgekommen. In weiter Ferne ein Motorengeräusch. Schnell fache ich das Feuer wieder an und aktiviere die Rauchzeichen. Eine kleine Maschine überfliegt das Gebiet und kreist. Sucht man mich? Nun dreht sie bei und fliegt über die Rollbahn. Noch einmal fliegt sie gegen Westen, dreht eine Kurve und nimmt neuen Kurs auf die Landebahn, jedoch viel zu hoch, um zur Landung ansetzen zu können. Es scheint, als ob es wirklich so ist. Der Pilot nimmt das Gas weg und schwebt hoch über dem Urwald. Viel zu hoch! Er drückt die Maschine nach unten, nimmt noch mehr Gas weg und setzt in voller Fahrt bei der Hälfte der ohnehin kurzen Rollbahn auf. Total verrückt! Das Flugzeug springt noch einige Male hoch und schießt mit hohem Tempo an meinem Zelt vorbei in den Busch. Nach etwa zehn Metern bringt es die Natur zum Stehen. Propeller und Vorderteil des Flugzeuges sind nicht zusehen, sie stecken im Gebüsch. Ich laufe zum Flugzeug, der Pilot sitzt erschrocken und ganz blaß in seiner Kabine, da er die Tür wegen der Äste nicht öffnen kann. Zwei Stunden vor Dunkelheit, es bedarf größter Anstrengung, die Cessna freizubekommen. Der Pilot ist



"Bruchlandung" am 21. Juli 1986



Der Pilot versucht den Propeller frei zu bekommen.

2.

immer noch kreidebleich, und wir plagen uns, die Maschine auf das Rollfeld zu ziehen. Der Propeller hat viele Kratzer, und auch sonst hat das Flugzeug viele Beulen abbekommen. José hat inzwischen die Motorhaube entfernt und reinigt das Innere. Ein plötzlich einsetzender Platzregen verjagt uns für kurze Zeit unter die Tragfläche. Die Tragflächen-Verstrebungen sind geknickt und leicht angerissen, Verbiegungen am Höhenruder. Mein Kollege Jürgen ist diesmal mit von der Partie, Gott sei Dank! Im stillen rechne ich mit einer Übernachtung, der Pilot will aber um jeden Preis starten. Schon bittet er mich, mein Gepäck einzuladen, wobei mir nicht wohl zumute ist. Er erscheint reichlich nervös und möchte sogar einen Schnaps. Auch wenn ich einen gehabt hätte, von mir hätte er keinen bekommen. Nach mehreren Versuchen heult der Motor mit komischen Nebengeräuschen auf. Der Pilot glättet mit einer Nagelfeile die größten Kerben am Propeller. Und die Nacht rückt näher, wir müssen uns beeilen, setzen alles auf eine Karte. Wir rollen zum Startpunkt. Wenn das nur gut geht? Der Motor heult auf, ich sitze neben dem Piloten. Habe ich doch selber schon Cessnas geflogen. In elf Minuten wird es dunkel sein. Hals und Beinbruch!

Bin froh, als die Maschine tatsächlich abhebt, und wir sind schon über den Baumwipfeln. José bittet mich gut aufzupassen. Ich bleibe ganz ruhig und zeige meine innere Unruhe nicht. Im Gegenteil, ich spreche dem Piloten noch Mut zu. Hinter mir sitzt Jürgen, nichts ahnend, in welcher Situation wir uns befinden. Die Nacht holt uns ein, hohe Wolkentürme kommen auf uns zu, und am Horizont im Westen liegt über der Kordillere das orangefarbene Band der untergehenden Sonne. Über diese hohen Berge müssen wir noch fliegen. Der Pilot schaltet die Heizung ein, und sie funktioniert wirklich. Kalt ist es hier heroben. Der Pilot versucht Funkkontakt herzustellen; „Quito, Quito“-keine Antwort. Dann setzt er seine Sauerstoffmaske auf, denn wir sind schon 14 000 ft. Nur noch ein schmaler, heller Streifen am Horizont sichtbar, wir steigen immer noch, um an den hohen Bergriesen vorbei zu kommen. Wieder ruft er Quito, doch niemand meldet sich. „Hier ein Berg“, rufe ich, nein meint José, und doch es ist der Vulkan Antisana (5.705 m), der uns entgegen wächst. Ich sehe schon die



Kapitän José Tamayo beim Betanken auf dem Flugplatz Quito.



Ein verlassenes, brennendes Termitennest soll meinem Piloten das Auffinden erleichtern.



Wie sieht bloß unsere Cessna nach der mißglückten Landung aus. Am Propeller fehlt ein Stück. Trotzdem entschließt sich der Pilot zum Rückflug. Heller Wahnsinn !

3.

Eisflanken des Vulkans, José reißt das Steuer herum, ich greife instinktiv mit ein, in dieser so gefährlichen Situation, und wir zeigen dem Berg, den er zuerst für eine Wolke hielt, die Bauchseite unserer Maschine. Wir steuern nun gegen den Süden, und endlich, endlich sehen wir das Lichtermeer von Quito. Gleichzeitig treten schwere Böen auf, die uns ab sofort großen Kummer bereiten. Die kleine Maschine wird hin und her geworfen, und ständig sacken wir durch. Die Turbulenzen nehmen kein Ende, im Gegenteil, sie werden noch stärker. Ich habe das Gefühl, José ist überfordert. Wir steuern auf die Einflugschneise nahe dem Vulkan Cotopaxi ( 5 897 m ) in Richtung Quito und überfliegen die Panamericana, dort wo die Straße nach Santo Domingo abzweigt, etwa 30 Kilometer südlich von Quito. Links hinter uns die beiden Gipfel des Iliniza ( 5 263 m ) und der Cerro Corazon, der Herzberg, ( 4 786 m). Wieder sacken wir tief ab, das beleuchtete Quito liegt nur noch 25 Kilometer von uns entfernt. José hat endlich eine Verbindung mit der Anflug- Kontrollstelle Quito: „ Quito, Quito de Colocolo“, so heißt unsere Cessna (HC- BKQ), „Position Pasachoa, setze mich mit dem Tower in Verbindung auf Frequenz 119,7 „. Wie ein Wunder, es meldet sich darauf der Kontrollturm, und die Pistenbeleuchtung wird eingeschaltet. Auch hier setzt uns die Turbulenz arg zu. Während wir das Stadtzentrum von Quito überfliegen, wippt die Maschine noch einmal tüchtig. Nun setzen wir zur Landung an, 19,20 Uhr Lokalzeit. Ein Flug, der kein Ende zu nehmen schien. Ich klatsche in die Hände und kann es kaum fassen. Welch eine Erleichterung.

Wir rollen auf eine Abstellfläche und räumen das Gepäck heraus. Da entdecke ich eine kleine Pfütze Benzin, noch kurz tropfte es, dann hörte es auf, denn die Tanks waren vollkommen leer! Das Leck war am nassen Boden der Urwaldpiste am Rio Cononaco nicht zu sehen. So sind wir also mit dem letzten Tropfen hier gelandet.