

A photograph taken from the perspective of someone inside a small aircraft, looking out over a vast, lush green landscape. The foreground shows the red and black wing structure of the plane. The landscape below is a mix of dense green vegetation and open fields, with a small cluster of buildings visible in the distance. The sky is a clear, pale blue.

# Muskelschmerz und Sahnehäubchen

BEOBACHTUNGSFLÜGE IN MOSAMBIK

Tiefflüge über dem afrikanischen Dschungel im Auftrag der Forschung: Das hört sich nach Abenteuer an. Eine faszinierende Erfahrung ist es in jedem Fall, aber auch hartes fliegerisches Handwerk, wie Christoph Barszczewski bei seinem ersten Einsatz auf der Seite von Peter Ragg in Mosambik erfahren hat.

Die Flutwelle klopft sanft auf das nur einige Meter entfernte Ufer und weckt mich auf. Nein, es ist kein Traum. Ich bin wirklich hier, in Inhassoro, einem kleinen Fischerdorf an der scheinbar endlosen Küste Mosambiks, und blicke noch leicht verschlafen aus meinem Bett direkt aufs Meer. Mit der nächsten Welle kommen auch die ersten Gedanken. Wir sind gestern angekommen, und heute werde ich meine ersten „Transects“ unter dem wachsamen Auge von Peter Ragg fliegen, einem Piloten aus Österreich, der sich vor Jahrzehnten der Forschung in Afrika verschrieben hat. Peter lebt hier in Inhassoro, er ist sicherlich einer der





#### FLIEGEN ALS SCHWERARBEIT:

Christoph Barszczewski bei seinen Beobachtungsflügen über Mosambik. Das Zielgebiet wird in Parallelstrecken überflogen, um Bodenmerkmale zu dokumentieren. Die 182er Cessna wurde dafür eigens modifiziert. Seine Erlebnisse hat Christoph Barszczewski in seinem „Traumberuf Buschpilot in Afrika“ sehr anschaulich beschrieben.



erfahrensten Buschpiloten auf dem Kontinent. Als er mir vor ein paar Monaten vorgeschlagen hat, mit ihm zu fliegen und von ihm zu lernen, war ich gleich Feuer und Flamme.

Wir werden also so genannte „Transects“ fliegen. Dabei wird ein größeres Areal in parallelen Strecken überflogen, um Daten zu sammeln zur Wildpopulation und zu Bodenmerkmalen wie etwa Wasserstellen und Vegetation.

Unser Flugzeug wird Peters 182er Cessna sein, Baujahr 1964. Er hat sie aus der Erfahrung heraus für diese Art von Missionen modifiziert. So ist die Cessna mittels eines „STOL-Kits“ und Vortex-Generatoren für besondere Lang-

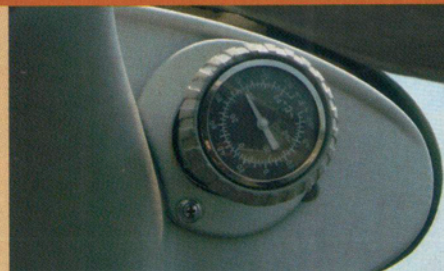
Fotos: Barszczewski (2), Ragg (2)







MOSAMBIK wird von zahlreichen Flüssen durchzogen, die im Hochland entspringen. Geflogen wird zur Mittagszeit, das Cockpit heizt sich mächtig auf. Schön, wenn die Unterkunft komfortabel ist (unten).



samflugeleistungen optimiert. Zusatztanks in den Flügeln und ein flexibler 140-Liter-Tank in der Kabine für das „in-flight refueling“ ermöglichen eine Endurance von bis zu zehn Stunden plus eine Stunde Reserve. Ich weiß, dass die 182er sehr ausbalanciert und stabil in der Luft liegt, man kann sie von Hand wie mit Autopilot fliegen.

Für den Weg zum Flughafen brauchen wir eine Stunde. Die Vorbereitungen und die Bürokratie nehmen ein für Europäer ungewöhnlich großes Pensum an Zeit in Anspruch. Endlich starten wir und fliegen mit 100 Knoten etwa 800 Fuß über dem Busch zum Einsatzgebiet. Meine Aufgabe für heute ist, etwa 20 Meilen lange, imaginäre Geraden zu fliegen, welche Peter am Vorabend in das GPS programmiert hat. Diese einzelnen Legs sind eine Meile voneinander entfernt, um möglichst das gesamte Areal mittels Beobachtungen und Fotos zu erfassen.

Der heutige Beobachtungsflug besteht

aus 13 solcher Teilstrecken, das Zielgebiet liegt etwa eine Flugstunde vom Startplatz entfernt. Ich soll sehr genau die Höhe und den Kurs halten, damit die Ergebnisse stimmen. Wir fliegen zwar rein VFR, aber ein Vergleich kommt mir in den Sinn: einen ILS Approach zu fliegen, und das bei 40 Grad Celsius im Cockpit und ständiger Turbulenz knapp über dem Boden. Nur dieser Approach zieht sich ein paar Stunden lang hin! Und zum Schluss gerät man immer näher an eine Dehydrierung.

### Geflogen wird, wenn die Sonne am höchsten steht

Die ideale Zeit für einen Flug in dieser Gegend wäre frühmorgens oder am Abend. Es wäre kühler und ruhiger! Diese Zeit hätte ich aufgrund meiner fliegerischen Erfahrung gewählt. Weit gefehlt! Wir müssen wegen der kurzen Schatten, also wegen der bes-

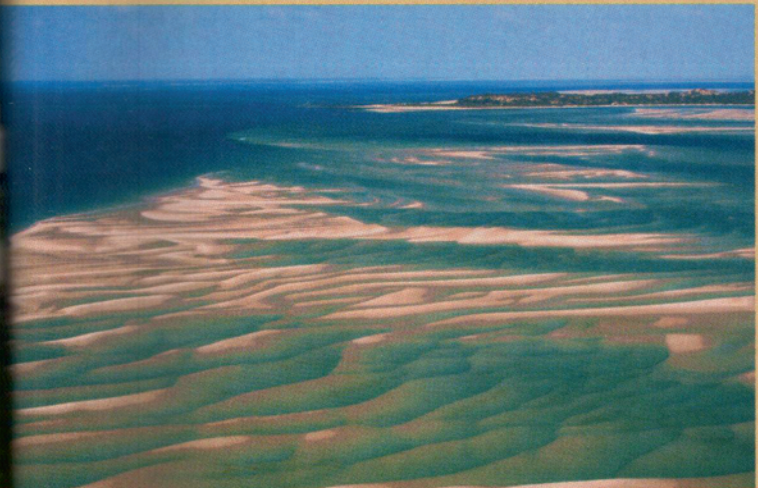
ten Bedingungen für die Beobachtungen und Fotos, zur schlimmsten Zeit, nämlich mittags, fliegen. Zu den Verwirbelungen, die der mit 25 Knoten vom Meer wehende Wind verursacht, kommen starke thermische Ablösungen dazu. Nur mit einer Hand am Steuer zu fliegen, kommt gar nicht in Frage. Ich brauche ständig beide Hände und einen ordentlichen Druck, um die Maschine auf Kurs halten zu können. Die Muskeln klagen mit ordentlichem Schmerz über einen Überschuss an Milchsäure, und in der zweiten Stunde hilft auch das Abstützen der einen Hand am Türrahmen und der anderen am Knie nicht mehr, um die Hände etwas zu entlasten. Fliegen als Schwerarbeit! Wer hätte das gedacht?! Nur die Kraft meines Ehrgeizes bewirkt, dass das Flugzeug auf Idealkurs bleibt. Die Power meiner Muskeln ist schon längst weg.

Es ist mein erster „Transect“ unter Peters wachsamem Blick, und ich will mich fliege-





**DAS BESTE ZUM SCHLUSS:** Der Heimweg wird im Tiefstflug über den Strand zurückgelegt.



**VERSTREUTE SIEDLUNGEN** werden fotografisch festgehalten. Getankt wird abends, denn wer weiß, ob es morgen noch Sprit gibt.

risch natürlich von der besten Seite zeigen. Ich klebe am Kurs, und es ist mir egal, wenn mir am Boden nach dem Flug die Pfoten einfach abfallen sollten.

Ich ignoriere einfach die streikenden Muskeln und mache alles so gut wie möglich. Und zu tun gibt es genug! Der Blick wandert, wenn auch nicht gehetzt, aber doch in einem sehr flotten Rhythmus: nach außen, zum GPS, zum Höhenmesser, wieder nach außen, zu meinem Co, zum Horizont, zum GPS, zum Höhenmesser ... - mit voller Konzentration!

Zum Träumen oder auch längeren Anschauen bleibt jetzt keine Zeit. Plötzlich zischt im Augenwinkel ein Schatten vorbei. Ein Vogel! Peter schaltet sofort das Landelicht ein. Das hat uns noch gefehlt! Genau jetzt, kurz vor Mittag, fangen sie an, gekonnt in der aufsteigenden Thermik zu kreisen. Schade nur, dass es genau in unserer Höhe und auf unserem Kurs passiert! Diese Vögel haben überhaupt keine Angst vor dem Flugzeug! „Immer die Maschine hochziehen“, trichtert mir Peter ein. „Die Vögel tauchen bei Kollisionsgefahr instinktiv immer unter.“

Fünfzehn Jahre Segeln auf dem Meer bringen mir den Vorteil, gegen Seekrankheit immun zu sein. Immer wieder passiert es aber bei den Beobachtungsflügen, dass Mitfliegende erkranken. Zur Basis zurückkehren?

Aus diesem Grund nie! „The mission has to be completed.“ Fenster auf, den Magen leeren und weitermachen, lautet die Devise.

Nur noch drei Legs und wir werden in Richtung Stützpunkt umkehren. Auf dem Heimweg wird uns der Höhepunkt dieser Einsätze erwarten, das Sahnehäubchen des Buschpilotedaseins sozusagen. Aber in diesem Moment lässt meine Konzentration etwas nach.

### In Kurven darf die Fläche nicht hängen

Die nächste Thermik schiebt plötzlich die Maschine brutal etwa 20 Grad nach links und lässt mich wieder in die Wirklichkeit des Cockpits zurückkehren. Mit dem rechten Ruder kehre ich schiebend auf den Kurs zurück. Hätte ich das mit einer elegant koordinierten Kurve mit Einsatz des Quer- und Seitenruders gemacht, hätte Peter sich sofort mit dem Ruf „Flügel!“ gemeldet. Das Blickfeld des Beobachters darf nicht durch einen hängenden Flügel gestört werden. Daher mache ich jede Kurve in meine Richtung ganz normal mit dem Querruder, aber alle in seine Richtung nur schiebend mit dem Seitenruder.

Peter beobachtet aufmerksam den sich unter uns durchschiebenden Busch, bewaffnet mit dem Fotoapparat in der einen und dem

Schalter des Audiorekorders in der anderen Hand. Er versetzt mich mit seiner Beobachtungsgabe ständig in Staunen. Die kleinsten Spuren von Wildtieren, alte und für mich zuerst unsichtbare Spuren von Menschen, Wasserstellen im Busch - nichts entgeht seiner Aufmerksamkeit.

Fertig. Schluss für heute. Auf der Speicherkarte befinden sich etwa 600 Fotos mit einer Auflösung bis acht Zentimeter.

Der Weg nach Hause führt zuerst zur Küste. Dann folgt der versprochene Höhepunkt: Mit Peters Zustimmung gehe ich auf zehn Fuß runter, und so fliegen wir im Bodeneffekt wie auf Schienen kilometerlang über dem menschenleeren und traumhaften Strand. Links von uns das endlose Azurblau des Meeres unter tiefblauem Himmel, rechts goldener Sand, der sich in der Nachmittags-sonne bereits leicht orange färbt.

Am Abend in der „Freizeitzone“, das heißt in dem einzigen Strandlokal in der Gegend, höre ich Peter halb scherzhaft, halb ernst sagen: „Die Transects fliegst du besser als ich!“ Das schönste Kompliment aus dem Munde eines Piloten, der seit zwölf Jahren schon Abertausende von „Transects“ hinter sich hat. Dass ich mich schwer tue, mein Glas Cognac länger in der Hand zu halten, stört mich an diesem Abend nicht mehr. **ae**

Christoph Barszczewski