

Christoph Barszczewski

Buschpilot in Alaska

Die vielen Leben des Don Lee

Aviator.at Verlag

Von Christoph Barszczewski
ist im Aviator.at Verlag erschienen:
„Traumberuf Buschpilot in Afrika“

Impressum:

1. Auflage

© 2013 Aviator.at Verlag, Christoph Barszczewski, Wien

Autor: Christoph Barszczewski

Lektorat: Manfred Hluma, Regina Griesenhofer-Barszczewski

Umschlaggestaltung: Edward Umiński

Umschlagfotos: Christoph Barszczewski

Fotos: Christoph Barszczewski, Don Lee, Christian Hubinger

Karte: Edward Umiński

Satz: Christoph Barszczewski, Edward Umiński

Druck und Bindung: „Know-how“ Piotr Kaczmarczyk, Krakau

Printed in Poland

ISBN: 978-3-9503525-1-1

Homepage des Buches: www.buschpilot.at

Homepage des Autors: www.aviator.at

Homepage des Buschpiloten: www.alaskafloats.com

„It's always better to be lucky than to be good. There are a lot of good pilots that are dead. There are a lot of lucky pilots who are still alive. That's absolute true. And I'm very lucky.“

Donald R. Lee, Talkeetna, Alaska

Inhalt

Briefing.....	9
Gebirge, Glück und Gletscher	9
Ein Fass mit roter Farbe.....	11
Die dritte Dimension.....	14
Well – I am here!	20
„Mädchen für alles“	28
Ich werde sterben! Ich werde sterben!.....	33
Disappointment Creek.....	40
Schwein gehabt!.....	46
Zwangส์übersiedlung vom Busch nach Talkeetna.....	54
Lehrgeld.....	62
Talkeetna Air Taxi	73
Das Elchfell.....	82
Nur eine Kiste Bier?.....	89
Richtig „high“	96
Schattenseiten	107
Auf dem Scheideweg der Karriere.....	112
Shrimps auf den Aleuten	123
Wilder als Alaska?	133
Daheim am Christiansen Lake	143
Afghanistan.....	154
„Alaska Floats & Skis“	161
Dons Welt	178
Debriefing	185
Christoph Barszczewski – Reflexionen über das Buch	185
Nachwort von Martin Schulz.....	189
Kalendarium	191
Danksagung.....	195

Briefing

Gebirge, Glück und Gletscher

Die wahren Abenteuer sind im Kopf? Bei Don R. Lee nicht, dort sind sie in der Luft.

Don ist einer der berühmtesten Buschpiloten in Alaska. In seinen mehr als 37 Jahren fliegerischer Erfahrung konnte er bisher über 5000 Gletscherlandungen, etwa 7000 Flugstunden mit Wasserflugzeugen und die immense Zahl von über 17 000 Flugstunden – die meisten in Alaska, einige auch in Südamerika und in Afghanistan – in seine Flugbücher eintragen.

Er führt ein außergewöhnliches Leben: Fünf Tage nach seiner Matura verließ der 18-jährige Eltern und Geschwister und flog mit einem One-Way-Ticket und einer Handvoll Dollar aus seiner damaligen Heimat Minnesota nach Alaska und begann für wenig Geld als „Mädchen für alles“ auf einer Lodge zu arbeiten.

1975, mit 19 Jahren, erwarb er mit mühsam gespartem Geld seinen ersten Pilotenschein. Zahlreiche weitere Lizenzen und Ratings sollten später folgen.

Schutzengel dürfte Don bei seiner Geburt in der Abreißpackung mitbekommen haben, denn am Tod ist er oft nur knapp vorbeigeschrammt. Er hat einige Abstürze ziemlich unbeschadet überlebt und einige mehr im letzten Augenblick verhindern können. Und während es in Alaska abgesehen vom Kampf mit dem Wetter friedlich zugeht, flogen ihm bei Spezialeinsätzen in Afghanistan die Kugeln um die Ohren.

Christoph Barszczewski, Autor des äußerst erfolgreich verkauften Buches „Traumberuf Buschpilot in Afrika“, hat den wortkargen Berufspiloten in Alaska kennen und schätzen gelernt und auch seine Berufspilotenlizenz für Wasserflugzeuge bei ihm erworben.

Bei den Gesprächen über Dons Erlebnisse reifte der Gedanke, die spannende Lebensgeschichte des außergewöhnlichen Piloten niederzuschreiben.

Es sind spannende, skurrile und auch tragische Abschnitte und Erlebnisse aus der abenteuerlichen Laufbahn des begeisterten Piloten und Naturliebhabers. Beispielsweise Landungen am Gletscher, bei denen das Flugzeug im Schnee versinkt oder erfolgreiche Rettungsmissionen. Er berichtet von traumhaften Flügen in der Einsamkeit und Weite Alaskas, Landungen auf versteckten Seen wechseln mit Routinetransporten von Menschen und Fracht.

Don gewöhnt sich an einsame und bitterkalte Winter mit langen Nächten ebenso wie an den touristischen Hochbetrieb in der warmen Jahreszeit. Dann ist es bis in die Nacht hinein hell und Jäger und Bergsteiger oder auch reine Sightseeing-Touristen wollen die Wildnis Alaskas erleben.

Trotz wiederkehrender wirtschaftlicher Rückschläge und kritischer Flugsituationen ist der noch immer wie am Anfang begeisterte Pilot, der letztlich auch eine Flugschule aufbaute und betreibt, von seinem Lebensmotto überzeugt: „Du wirst keinen einzigen Tag im Leben arbeiten müssen, wenn du das genießt, was du tust.“

Manfred Hluma

Chefredakteur des österreichischen Luftfahrtmagazins „SKY Revue“

Das Elchfell

Mit der fortschreitenden Saison ändert sich langsam, aber deutlich die Klientel, welche vom Talkeetna Air Taxi befördert wird. Während es sich im Frühjahr und zu Sommerbeginn hauptsächlich um Bergsteiger handelt, werden diese dann im Laufe des Sommers von den klassischen Touristen abgelöst. Irgendwann Ende August verändert sich fast von einem Tag auf den anderen der grüne Farbton der Bäume und Sträucher der Taiga sowie der Gräser der Tundra. Binnen kürzester Zeit erstrahlt dann alles in Gelb- und Rottönen, um schließlich einem herbstlichen Braun zu erliegen. Es ist wie ein Signal. Die Touristen werden weniger und weniger. Jetzt kommt die Zeit der Jäger und Fischer. Für Don ist diese Übergangszeit zwischen dem kurzen Sommer und dem langen Winter eine Periode der intensiven Fliegerei, meistens mit dem Wasserflugzeug, um alle nach Talkeetna kommenden Jäger zu ihren gewünschten Seen und Plätzen in der Wildnis zu bringen und später zur vereinbarten Zeit wieder abzuholen.

Eines sonnigen Herbstmorgens sitzt er vor seiner Blockhütte und schlürft langsam seinen heißen Kaffee, als ein durch den Wald dringendes Motorengeräusch eines sich nähernden Autos seine Aufmerksamkeit erregt. Ein großer mit Schlamm verschmierter, voll bepackter Geländewagen bleibt direkt vor ihm stehen und drei Männer steigen aus. „Jäger“, vermutet er sofort und erkennt einen davon, Billy, mit dem er sich vor zwei Monaten über die Möglichkeit, ihn zu einem interessanten Jagdgebiet per Wasserflugzeug zu bringen, unterhalten hat. Er ist jetzt also tatsächlich da, zusammen mit seinen zwei jüngeren Brüdern Jeff und Rob. Sie verabreden sich für Mittag am Flugplatz, da Don noch einen anderen Kunden am Vormittag hat. Alles klappt wie

geplant und als Don um die Mittagszeit landet, sind die Brüder schon da. Der kleine Berg an Sachen, bisher im Wagen verstaut, wechselt seinen Platz auf den Boden, um dann nach und nach in der Cessna 185 zu verschwinden. Das Flugzeug ist beim Start brechend voll, aber die starke Cessna bringt sie trotzdem sicher zu dem gewünschten Ziel, einer weitläufigen Bucht des 70 Kilometer von Talkeetna entfernten Chelatna Lakes. Das Wetter ist ruhig, fast windstill und Don kommt mit dem Flugzeug ganz nahe ans Ufer heran, bevor er den Motor ausschaltet. Die Cessna gleitet im ruhigen türkisblauen Wasser noch ein wenig weiter und Don steigt aus der Kabine, stellt sich auf den Schwimmer und hebt das Seil vom Bug hoch. Mit dem Seil in der Hand steigt er ins seichte Wasser, dreht das Flugzeug mithilfe der Brüder mit der Schnauze zum See, bindet es mit kurzen Seilen an den Bäumen am Uferrand fest und die Entladungsprozedur kann beginnen.

Die drei Männer haben einfach alles mit, was sie in den nächsten Tagen brauchen könnten. Nach etwa einer Stunde stapeln sich Zelte, Waffen, Lebensmittel und sonstige Ausrüstungsgegenstände am Boden und Don kann weiterfliegen. Er vereinbart mit den Brüdern noch, sie in fünf Tagen am selben Ort abzuholen, wünscht ihnen eine gute Jagd und fliegt dann ohne viele weitere Worte weg.

Am nächsten Tag ändert sich das Wetter plötzlich, der Regen kommt und will einfach nicht aufhören. Es regnet die nächsten Tage fast ununterbrochen. Don denkt an die Brüder und ihre Jagd und am dritten Tag will er kurz bei ihnen vorbeifliegen, um nach ihnen zu sehen, aber bodentiefe Wolken und Regen vereiteln seine Absicht.

Auch am fünften Tag ist das Fliegen selbst für Don zu riskant, es ist schlichtweg unmöglich. Am nächsten Tag hört es zeitweise endlich auf zu regnen und die Wolken heben sich hoch genug, um in 150 Metern Höhe zum Chelatna Lake fliegen zu können. Als er auf dem See landet, kommt zwischen den Wolken die Sonne heraus und die ganze Tundra und der See beginnen mit einem Mal zu dampfen. Ebenso die Zelte der

Brüder, die Don beim langsamen Schwimmen zum Ufer mit Leergas schon von weitem sieht. Sie kommen aus den Zelten heraus und sind sichtlich erleichtert, als er direkt vor ihnen das Flugzeug festbindet. Bevor noch ein Wort fällt, sieht er schon unter dem größten Zelt ein ausgebreitetes Elchfell hervorragend.

„Ja, wir haben einen großen Elch erlegt“, erwidert Billy, der Älteste, auf Dons Blick. „Sonst haben wir aber weniger Glück gehabt. Die ganzen Tage hat es nur wie aus Kübeln geschüttet. Wir wollen nichts wie weg. Alles ist nass. Es reicht!“

Auch diesmal brauchen sie eine Stunde, um ihre vor Wasser tiefenden Sachen in der Cessna zu verstauen. Don muss sich anstrengen, aber er hat darin inzwischen schon viel Erfahrung und so landen alle Sachen inklusive des aufgeschnittenen Fleisches und Geweihs des erlegten Tieres aufgestapelt in der Maschine. Es bleibt nur knapp Platz für die Männer selbst übrig. Das große, wasserdurchtränkte Elchfell, jetzt sicher mindestens 100 Kilogramm schwer, liegt noch vor dem Flugzeug und sie wissen einfach nicht, wohin sie es noch stecken könnten. Sie sind nahe dran, es hier zu lassen. Nur der jüngste der Brüder, Rob, nervt die ganze Zeit: „Das Fell müssen wir unbedingt mitnehmen!“

„Er bearbeitet uns deswegen schon seit drei Tagen“, erklärt Jeff. „Er schleppt das nasse Ding mit ins Zelt und nach draußen, er nimmt es einfach überallhin mit.“

Billy und Jeff finden sichtlich keinen Gefallen an der klatschnassen Jagdtrophäe ihres jüngeren Bruders. Rob erweicht mit seinem Blick jedoch das Herz des Buschpiloten: „Verflucht! Ja, ich nehme es mit!“

Don hat eine Idee. Er will das Fell draußen an den Streben eines der Schwimmer festmachen, was sich aber gar nicht als so leicht herausstellt. Es ist fast unmöglich, es festzubinden, weil es so rutschig und zäh ist. Es fühlt sich an wie ein großes Bündel Gummibänder oder als ob man versuchen würde, Spaghetti zu verzurren. Und in diesem nassen Zustand wiegt es zusätzlich auch noch immens viel. Kurzer-

hand schneidet Don mit dem Messer ein Loch in den Rand und bald darauf gelingt es ihm, die Trophäe mit einer Menge von Seilen am Schwimmer zu fixieren. Schon sitzen sie alle in der Kabine und sind bereit wegzufiegen. Das Wetter draußen wird wieder schlechter. Es bilden sich langsam neue, tiefliegende Wolken und mischen sich mit dem aufsteigenden Nebel. Auch die Luft im Cockpit ist wie eine Nebelsuppe. Dampf bildet sich nach jedem Atemzug, alle sind durchnässt und die Scheiben beschlagen sich sofort.

Don startet den Motor und das Flugzeug beginnt zu gleiten. Sie sind sehr schwer, aber der See ist lang und in ihrer Startrichtung offen. Kurz danach heben sie ab und fliegen relativ tief in Richtung Talkeetna. Die nächsten zehn Flugminuten verlaufen, von Turbulenzen abgesehen, ganz ruhig und normal. Sie fliegen wieder in nur 150 Metern Höhe über der Tundra konsequent in Richtung Flugplatz, auch wenn Don wiederholt so mancher Wolke oder einem Regenschauer ausweichen muss.

Plötzlich erschüttert ein starker Stoß das Flugzeug, als ob jemand bei Vollgas die Handbremse angezogen hätte. Die Maschine sackt augenblicklich ab und verliert an Geschwindigkeit.

„Was zum Teufel war das?“ Don gibt Vollgas und sieht gleichzeitig aus dem Fenster.

„Das Fell ist weg!“, rufen er und die drei Brüder fast im Chor.

Don kämpft damit, die Cessna in der Turbulenz und trotz Volleistung des Motors in der Luft zu halten, bis er einen Moment Zeit hat, sich noch einmal nach hinten umzudrehen: „Nicht ganz! Es hängt noch immer dran!“

Fast unglaublich, aber das Fell hat sich vom Schwimmer befreit und hängt nun etwa drei Meter hinter der Maschine am Seil. Durch seine Größe und das Gewicht wirkt es wie ein Bremsfallschirm. Jetzt ist der Teufel los an Bord und die beiden älteren Brüder sind stinksauer auf Rob.

...

Richtig „high“

Der Wandkalender im Büro des Talkeetna Air Taxi am Flugplatz zeigt, dass das Jahr 1981 sich langsam, aber bestimmt seiner Hälfte nähert und das Frühjahr bald vorbei ist. Man schreibt April und die Tage werden zunehmend länger und – relativ – wärmer. Dons schon lang über mehrere hundert Flugstunden anhaltende Glückssträhne ohne einen ernsthaften Zwischenfall wird unterbrochen. Und wie so oft, ist auch diesmal das Wetter im Spiel.

Als Don an einem Montag Ende April in der Cessna 185 mit Ski von Talkeetna startet, um in den Talkeetna Mountains an dem in etwa 1100 Meter Seehöhe gelegenen Black Lake einige Bärenjäger abzuholen, ahnt er nicht, dass dieser Tag zu den schwarzen Montagen in seiner Karriere als Buschpilot zählen wird. Hätte er gewusst, dass er ein Flugzeug zu Schrott fliegen würde, wäre er dann am Boden geblieben? Wahrscheinlich. Im Laufe der Jahre ist er viel erfahrener und dadurch auch vorsichtiger geworden.

„Keine Frau der Welt kann so attraktiv sein, kein Berg in der Welt so hoch und kein Elch so groß, um mich zu einem Crash zu verleiten“, ist sein Grundsatz, wenn ihn die Umstände zu riskanten Flügen verleiten. Aber in diesem Fall ist die Situation eindeutig. Das Wetter scheint in Ordnung zu sein und nichts spricht gegen den Flug. Obwohl Talkeetna und der Black Lake in der Luftlinie nicht weit voneinander entfernt sind, etwa 130 Kilometer, wirkt die lang gezogene Bergkette der Talkeetna Mountains wie eine richtige Barriere. Während in Talkeetna noch eine relativ kalte und trockene Luftmasse vorherrscht, ist die Luft über dem See ungewöhnlich warm. Ein Wettersystem über dem Gulkana River hat plötzlich warme Luft vom Osten her gegen

die Berge geschoben, die dann entlang des Black Rivers bis zum See emporgestiegen ist. Da es zu dieser Zeit in den Talkeetna Mountains noch keine Wetterstationen gibt, muss Don mit den Wetterverhältnissen zurechtkommen, die er antrifft. Was er nicht wissen kann, ist die Tatsache, dass sich auf der östlichen Seite der Berge im Laufe der letzten Tage eine völlig unterschiedliche Wettersituation entwickelt hat. Dort herrschen abwechselnd Tauwetter und Frost – verbunden mit zum Teil starken stürmischen Winden –, die das Eis auf dem See durch ständiges Aufbrechen und erneutes Zufrieren total rau und holprig gemacht haben. Der darauffolgende Schneefall hat diese raue Oberfläche dann noch nachträglich unter einer weißen Schicht versteckt.

Bis zur Landung am Black Lake verläuft alles routinemäßig. Die Jäger kommen und beladen die Maschine. Als Don mit der schwer beladenen Cessna zu gleiten beginnt, merkt er sehr schnell, dass sich unter der Schneedecke eine äußerst holprige und unebene Eisschicht befindet. Er muss den Start abbrechen, um es an einer anderen Stelle des Sees wieder zu probieren. Beim zweiten Versuch sieht es im ersten Moment so aus, als sei alles in Ordnung, aber schon kurz danach, gerade als das Flugzeug zu beschleunigen beginnt, wird es auf einmal ganz schlimm.

„Etwas stimmt nicht“, geht es Don durch den Kopf.

Er trifft blitzschnell eine Entscheidung, bricht den Start ab und versucht, das Flugzeug zu stoppen. Wäre es besser gewesen, den Start trotz der widrigen Umstände fortzusetzen? Möglicherweise. Aber das wird eine der unbeantworteten Fragen bleiben, die man sich immer wieder im Leben stellt: „Habe ich richtig gehandelt? Wäre es anders besser gewesen?“ Fragen, auf die man keine zufriedenstellenden Antworten bekommt.

Dort, wo Don den Start abbricht, ist der See so rau und holprig, dass das Fahrgestell einfach zusammenbricht. Der Rest ist wie ein Film, den er ein paar Sekunden lang nur als Beobachter erlebt, ohne Einfluss nehmen zu können. Das Flugzeug bricht auf der Seite des gebroche-

nen Fahrwerks nach rechts aus, berührt mit der rechten Tragfläche das Eis, dreht sich um die Achse und kommt auf dem Propeller zu stehen. Niemand wird verletzt, aber das Flugzeug ist binnen weniger Sekunden ein Schrotthaufen. Sie graben die Notausrüstung aus dem Wrack aus: warme Kleidung, Trinkwasser und Vorräte. Mehr, als ein Lager aufzubauen und sich selbst zu schützen, können sie in diesem Moment nicht tun. Sie befinden sich mitten in den Bergen in abgelegenen Terrain und ohne Funkkontakt. Sie bleiben also in der Nähe des Wracks und warten.

Zufällig erfährt noch am selben Tag David, Dons Bruder, der gerade am Flugplatz angekommen ist, dass Don nicht von der Rücktransportaktion vom Black Lake zurückgekehrt ist. David entscheidet sich sofort, mit der freien Piper Super Cub hinzuffliegen, um seinen Bruder zu suchen. Irgendwie ahnt er schon unterwegs, dass etwas passiert sein musste. Nach einer halben Stunde Flugzeit versucht er, ihn am Funk zu rufen. Ohne Erfolg. Stattdessen meldet sich plötzlich ein Helikopter, der zufällig etwa 20 Meilen vom Unfallort entfernt etwas zu tun hat.

„Nein, wir wissen nichts von Don, aber wir arbeiten noch länger hier in der Gegend und bleiben auf der Frequenz. Falls Hilfe nötig ist, lass es uns wissen“, verabschiedet sich der Pilot.

In der Zwischenzeit kommt David am Black Lake an. Er sieht sofort von oben das Wrack und die Leute, die ihm mit den Händen Signale geben. Don ist auch dabei, stellt er erleichtert fest. Er sinkt in einer Spirale hinab zum See, aber das Landen stellt sich auch für ihn als unmöglich und zu gefährlich heraus. Er steigt wieder, um Funkkontakt mit dem Helikopter zu bekommen und die Besatzung um Hilfe zu bitten. Tatsächlich kommt dieser eine Stunde später, birgt Don und die Jäger und danach auch das beschädigte Flugzeug.

Eine Woche vergeht und Don findet auf dem Schreibtisch im Büro eine neue Rechnung vor: 6000 Dollar für die Bergung der Cessna mit dem Helikopter! Im Jahr 1981 viel Geld, zumindest für Don.

„Zum Glück ist niemand verletzt worden“, denkt er sich, „aber dieser Rücktransport vom Black Lake kommt uns teuer zu stehen. Wenn ich gewusst hätte was passieren wird, wäre ich wahrscheinlich zu Hause geblieben oder hätte mir etwas anderes einfallen lassen.“

Flugzeuge in Alaska zu fliegen, bedeutet ein Risiko. Das ist Don mittlerweile absolut klar. Es ist natürlich für ein Lufttaxiunternehmen wie das Talkeetna Air Taxi schwierig, auf Aufträge bei widrigen Wetterverhältnissen zu verzichten oder Kunden zu enttäuschen beziehungsweise im schlimmsten Fall im Stich zu lassen. Darüber hinaus sind unzählige kleine Orte, Siedlungen und Lodges in Alaska nur per Flugzeug erreichbar. Das Flugzeug als Transportmittel ist unverzichtbar. Das birgt natürlich das Risiko für Buschpiloten in sich, die Grenzen der Gefahren auszudehnen und zu strapazieren. Noch schwieriger erweisen sich die Entscheidungen im Fall von „Search and Rescue“-Aktionen, wenn jemand vermisst wird oder in Not gerät. Wo liegt die unsichtbare Grenze zwischen der nötigen Hilfestellung für andere und der zu großen Gefahr für sich selbst?

Jedes Jahr wird auch Don einige Male in Such- oder Rettungsaktionen involviert. Es ist zu der Zeit eine Selbstverständlichkeit für Piloten wie ihn, in solchen Situationen nach Freunden, Nachbarn oder Kollegen, aber auch Unbekannten Ausschau zu halten. Auch die Rettungsstrupp des Militärs, wenn große Suchaktionen über unzugänglichem Gelände eingeleitet werden, schätzen sehr die Hilfe, die Bereitschaft und die lokalen Ortskenntnisse von Don und seinen Kollegen.

Es ist ein sehr kalter Januartag im Jahr 1982, als Don um acht Uhr am Abend einen Anruf bekommt.

„Ein Flugzeug wird vermisst. Vier Leute. Irgendwo beim Mount McKinley“, lautet die knappe Hiobsbotschaft. Am nächsten Morgen, zeitig in der Früh, treffen sich alle beteiligten Piloten am Flugplatz. Insgesamt werden fünf Flugzeuge bei der Suche hinzugezogen und es wird vor dem Start mit dem Radar Center und dem Militär telefoniert. Zum Glück haben diese das Signal des Notsenders des vermissten Flugzeuges empfangen können, aber leider sehr schwach und durch die Reflexionen und Abschattungen im Gebirge sehr fehleranfällig.

Somit wissen alle Beteiligten nur sehr ungenau, in welchem Gebiet sich die Maschine und die Vermissten wahrscheinlich befinden. Gerade in solchen Situationen kommt die Erfahrung von Piloten wie Don zu tragen. Sie wissen, wo ihr Kollege möglicherweise geflogen sein könnte, und hoffen, ihn auf einer dieser vermuteten Routen zu entdecken. Es handelt sich trotzdem um ein relativ großes und topografisch kompliziertes Areal. Zusätzlich ist der Morgen sehr kalt und das Wetter vom Ideal weit entfernt. Daher koordinieren sie untereinander das abzusuchende Gebiet zum Teil am Boden und später auch per Funk schon in der Luft.

Nach kurzer Zeit fliegt Don seine Cessna 185 bereits in das endlose Labyrinth aus Gletschern, Hochtälern und Canyons des Mount McKinley hinein. Das Entdecken eines kleinen Flugzeugwracks in dieser endlosen schwarzweißen Landschaft ist nahezu unmöglich. Er muss auf etwa 11 000 Fuß steigen, um einen umfassenderen Blick auf die zahlreichen Gletscher, Täler und Hänge werfen zu können. Dabei setzt sich binnen kürzester Zeit eine matte Eisschicht auf den Streben der Maschine fest, die aber, wie er erleichtert feststellt, nur sehr dünn bleibt. Am liebsten würde er bei diesem Wetter gleich zurückfliegen, aber irgendwo dort draußen gibt es vier Vermisste, die dringend Hilfe brauchen. Also steht für Don eine Umkehr außer Frage. In einem schluchtartigen Gletscherhochtal angekommen, fliegt er etwas näher

an die Eis-, Fels- und Schneewände heran, um sie alle systematisch im Uhrzeigersinn aus der Nähe genau zu betrachten.

Plötzlich entdeckt er etwas in seiner Flughöhe: „Was für ein Glück!“ Das stark beschädigte Flugzeug liegt auf einer kleinen Eisstufe direkt neben ihm, eine unter Hunderten ähnlichen in seinem Blickfeld, und es grenzt an ein Wunder, dass Don gerade hier vorbeifliegt und es entdeckt. Er macht einen Vollkreis, gewinnt etwas an Höhe, um eine bessere Sicht auf die Unfallstelle zu haben und kehrt dorthin zurück. Jetzt sieht er auch weitere Spuren, etwas bewegt sich. Menschen! Zumindest ein Überlebender!

Er ruft per Funk die anderen, bekommt aber keine Antwort. Dafür blinkt etwas von unten. Jemand versucht, ihm Signale mit einer Taschenlampe zu geben. Don winkt mit den Flügeln, dann steigt er höher und beginnt über der Unfallstelle zu kreisen. Alles sieht frisch verschneit aus und scheint unter einer mindestens zweieinhalb Meter dicken Neuschneedecke zu liegen. Hier mit einem Flugzeug landen? Unmöglich! Daher gibt Don die Position der Verunglückten an die Kollegen, die er endlich erreicht hat, weiter und beschreibt sie auch den Piloten des „Chinook“ Transporthubschraubers, der von der Militärbasis in Fairbanks hierher unterwegs ist, um die Opfer zu bergen.

Don bleibt, wo er ist und kreist weiter, damit der Helikopter die Unfallstelle leichter finden kann. Er selbst prägt sie sich sehr genau ein, weil er sie immer wieder aus der Sicht verliert. Das Wetter verschlechtert sich zunehmend. Es wird turbulenter, windiger und es bilden sich immer mehr Wolken. Es ist ein Kampf gegen die Zeit. Noch ein Kollege stößt zu ihm und nur wegen der Überlebenden halten sie die Stellung. Zu diesem Zeitpunkt haben sie keine Möglichkeit in Erfahrung zu bringen, in welchem Zustand sich die Leute da unten befinden.

„Merkwürdig“, denkt Don, als er jemanden im Schlafsack draußen neben dem Flugzeug entdeckt. „Es sieht so aus, als läge dort ein Toter.“

Dass es zwei Tote und zwei Überlebende gibt, erfahren sie erst viel später. Endlich kommt der Helikopter. Weit und breit gibt es in der direkten Umgebung keinen geeigneten Platz zum Landen. So steuert der Heli ein kleines Schneefeld oberhalb der Eisstufe mit den darauf befindlichen Opfern an und bereitet sich zur Landung vor.

„Stopp! Abbrechen! Nicht landen!“, schreit Don in das Funkgerät. Das kleine Schneefeld besteht zur Hälfte aus einer großen Schneeweche, die bedrohlich über dem Wrack und den Opfern schwebt und genau dort versucht der Helikopter zu landen. Er hebt ab, entfernt sich von der Stelle und kommt zurück, auf der Suche nach einer anderen, geeigneten Möglichkeit für die Bergung.

Inzwischen ist das Wetter fürchterlich. Zieht eine Wetterfront durch oder ist es einer der berüchtigten Wettereinbrüche am McKinley? Es wird stürmisch, die Wolken machen total zu und vermischen sich mit den von den Wänden aufwirbelnden Schneefahnen. Sie müssen alle schleunigst verschwinden. Don wirft den Leuten noch einiges an Nahrung und von der Überlebenausrüstung hinunter. Doch als er danach zurückfliegen will, ist es für ihn schon zu spät. Der Weg nach unten, zurück nach Talkeetna, ist nun endgültig versperrt. Er schafft es gerade noch, auf die nördliche Seite der Alaska Range zu gelangen und landet erschöpft in der Nähe einer verlassenen Jagdhütte eines Freundes von ihm und verbringt dort die Nacht.

Am nächsten Morgen überlegt er: Da oben sind die Opfer und er weiß noch immer nicht, in welcher Verfassung sie sind. Außerdem ist er hier allein, weit weg von zu Hause und keiner weiß, wo er sich befindet. Am Boden ist es momentan ruhig und so entscheidet er sich für einen Start. Er fliegt zurück über die Alaska Range gegen Süden und kommt dort in Teufels Küche. Ein von den Graten und Hängen hoch aufsteigender Blizzard versperrt rundum die Sicht und zwingt ihn, immer höher zu steigen. Der Sturm tobt in dieser Höhe

inzwischen mit mindestens 90 Stundenkilometern und reißt die frische Schneedecke mit Leichtigkeit in die Luft.

„Was zum Teufel ist hier los?“ Don muss in diesem alles einhüllenden Weiß immer höher und höher steigen. Der Himmel über ihm ist mit Stratuswolken wie zugeklebt. Um ihn herum verschwindet alles im Weiß. Der Ausblick erscheint ihm einmalig, fast surreal und bringt ihn in gute Stimmung.

„Wie seltsam, wie schön die Wolken da unten sind. Und der Wald?“ Durch ein kleines Loch in den Wolken unter ihm sieht er ein Stück Wald.

„Komisch wie der aussieht, alles ist so klein.“ Auch das bringt Don nicht aus der euphorischen Stimmung heraus. Nur im Hinterkopf läuten die Alarmglocken.

Ein Blick auf den Höhenmesser: „18 000 Fuß. Super!“

Und dann eine Sekunde später: „Was? Ich fliege in 18 000 Fuß? Ohne Sauerstoff?“

Die Euphorie verschwindet nicht, aber Don weiß aus Erfahrung, dass er nicht länger in dieser Höhe bleiben darf: „Oh, Mann. Ich muss was tun!“

Er weiß, dass er sich inmitten hoher Berge befindet, umgeben von Felsen und Gletschern, die jederzeit sein Flugzeug und ihn selbst zu Staub machen können. So „klebt“ er sich an das Wolkenloch unter ihm, durch das er einen kleinen Ausschnitt des Waldes sehen kann und beginnt in einer steilen Spirale abzusteigen. Auf einmal Blackout!

Als er wieder zu sich kommt, lehnt sein Kopf mit ausgestreckter Zunge am Seitenfenster des Cockpits. Ein lautes Schütteln erfüllt das Innere der Maschine. Er hat keine Ahnung, wie lange er ohne Bewusstsein gewesen ist.

„Wie viel Höhe hat das Flugzeug inzwischen verloren? 6000 Fuß, vielleicht 9000?“

...