

Christoph Barszczewski

Traumberuf Pilot

Das unglaubliche Fliegerleben des John Pipkin

Leseprobe

Aviator.at Verlag

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

Impressum:

1. Auflage

© 2025 Aviator.at Verlag, Christoph Barszczewski, Wien

Autor: Christoph Barszczewski

Lektorat: Regina Griesenhofer-Barszczewski, Manfred Hluma,
Renate Weiß

Umschlaggestaltung: Edward Umiński

Umschlagfotos: Christoph Barszczewski

Fotos: John Pipkin, Christoph Barszczewski ...

Karten: Edward Umiński

Satz: Christoph Barszczewski, Edward Umiński

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

Printed in Poland

ISBN: 978-3-9503525-3-5

Homepage des Buches: www.buschpilot.at

Homepage des Verlages: www.aviator.at

Homepage des Autors: www.seaplanes.at

*„Sharing the stories of one’s life is the greatest of gifts a person
can give to another. When John calls you his friend, it is all
heart, sharing with you the gift of an entire lifetime.
Blue skies and tailwinds my friend!“*

Raisin Waldner

Flight Observer – Richland County Sheriffs Department

Inhalt

Vorwort.....	9
Briefing.....	11
Auf der Suche nach einem Bösewicht.....	15
Das bedeutendste Flugerlebnis	24
„Du wirst nie Berufspilot sein können!“	32
Lernen fürs Leben.....	36
John als Flugschüler.....	40
„Bist du über unser Haus geflogen?“	44
Militärkarriere?	49
Die Lizenz ergattert, ... und wieder weg.....	52
Die Lizenz und die Liebe in ... Japan	58
Vietnam: Zwischen Glück und Unglück	63
Die große Wende	68
Ein Wunder passiert	72
Missionspilot in Afrika.....	78
Der Missionar und der Präsident.....	83
Afrikanisches Flugtaxi und andere Missgeschicke.....	86
Abschied von Afrika.....	92
Zurück in den Staaten – wie geht es weiter?	98
Eis gehört in mein Getränk	103
Corporate Pilot für immer.....	106
John im Interview	111
Doch Linienpilot?	120
Im Gedankenkreis gefangen	123
Im Hamsterrad des Linienflugbetriebes.....	126
Agrarpilot: Der Kindheitstraum wird wahr	129
Agrarpilot: Wo ist die Piste?.....	133
John und die Helikopter.....	138

Der Unfall.....	142
Im Karussell der Airlines	147
John wird zum Beamten	152
Wie kündigt man bei der FAA?.....	156
NetJets: „Ich wusste nicht, dass Sie da sind ...“	160
NetJets: Fliegen mit den Reichen und Reichsten	163
Haiti – Fliegen ist sicherer	171
Haiti: Die entscheidenden 30 Minuten und der lohnendste Flug	177
Das erste Mal in Alaska.....	182
Ein „Nein“ in Alaska	187
Bis 80 noch im Jet-Cockpit	195
Debriefing.....	197
Nachwort.....	206
Danksagung	207
Kalendarium	210
Flugzeug- und Helikoptermuster, welche John geflogen ist	214
Testimonials	216
Bildnachweis	218
Links	219
Traumberuf Buschpilot in Afrika	220
Buschpilot in Alaska.....	221

„Du wirst nie Berufspilot sein können!“

John ist ein aufgewecktes Kind und viele Beschäftigungsmöglichkeiten außerhalb der Schule gibt es nicht. Deshalb trainiert er gerne in der Little League, einer Non-Profit-Organisation in den USA, die Baseball für Kinder und Jugendliche veranstaltet. Es ist manchmal erstaunlich, wie scheinbar eine Kleinigkeit unser gesamtes Leben beeinflussen kann. Als John neun Jahre alt war, passierte genau das.

An einem Nachmittag spielt er mit Freunden auf einem nahegelegenen Spielplatz eine Runde Baseball. Das Spielfeld ist von den Burschen improvisiert, die dritte Base ist nur ein Steinhaufen. John, in der Position des Runners, läuft schnell dorthin, um diese zu „stehlen“. Beim Aufprall werden die Steine verstreut, also baut er ihre Base wieder auf. Der Pitcher wirft den Ball und das andere Kind schlägt ihn; da hört er das Knacken des Schlägers, er dreht sich um und sieht hoch: Der Ball prallt ab und trifft ihn genau am rechten Auge! Es tut verdammt weh, aber er macht sich weiter keine Gedanken darüber. Bis dahin hat er die Augen eines Adlers und trägt keine Brille. Jetzt sieht er alles ein wenig verschwommen mit dem rechten Auge, kann aber immer noch sehen und erzählt sicherheitshalber niemandem von seinem Missgeschick.

Ein paar Monate später, zu Beginn des darauffolgenden Schuljahres, wird seine Sehkraft auf dem rechten Auge immer schlechter. In der Schule findet ein Sehtest statt um festzustellen, ob es Kinder gibt, die eine Brille brauchen. Der Schularzt sitzt links, etwas hinter ihm. Er sagt: „Bedecke dein rechtes Auge und lies die Tabelle vor.“ Also verdeckt er brav sein rechtes Auge und liest von der Tafel ab. Dann fordert er ihn auf: „Verdecke jetzt dein linkes Auge.“ Er hebt seine Hand und spreizt die Finger. Dann liest er, von dem Schularzt unbemerkt, wieder mit demselben, dem linken Auge. Der Test ergibt auf diese Weise 20/20,

also ein perfektes Sehvermögen. John hat zu diesem Zeitpunkt keine Vorstellung, welche Konsequenzen diese Schummelei in der Zukunft für ihn haben wird ...

Ende 1958 tritt John der Civil Air Patrol bei. „Ein wenig Disziplin zu lernen, wird dem Jungen nicht schaden“, denkt sich der Vater zufrieden, nicht im Klaren darüber, dass sein Sohn dadurch auch die Möglichkeit bekommt, immer wieder in Flugzeugen mitzufiegen. [Anm. des Autors: John wurde das Fliegenlernen von seinem Vater untersagt.] Bei der Civil Air Patrol handelt es sich um eine Hilfsorganisation der US Air Force, welche neben einer Erwachsenenstaffel auch eine sogenannte Kadettenstaffel für Jugendliche ab 14 Jahre führt. Dort erlernt er das Marschieren in einer Formation und auch die beim Militär üblichen „General Orders“. Und das Wichtigste: Er kommt immer wieder als Beobachter zum Fliegen mit. Sein Wunsch, Pilot zu werden, wird dadurch nur größer.

Mit 17 Jahren erlaubt ihm sein Vater immer noch nicht, Pilot zu werden. John lässt aber nicht nach, er fragt alle rund um ihn herum und studiert sämtliche Vorschriften, bis er endlich eine Möglichkeit entdeckt, die ersehnte Flugausbildung ohne seine Erlaubnis zu beginnen. Wenn er sich mit der Zustimmung des Vaters freiwillig zur US-Marine meldet und sich für vier Jahre verpflichtet, dann braucht er keine weitere Erlaubnis bei den Flugschulen vorzulegen, um den Pilotenschein zu machen ...

Er braucht für die Marines eine medizinische Untersuchung. Eine entsprechende flugmedizinische Tauglichkeit muss auch festgestellt werden, bevor er mit der Flugausbildung zum Piloten beginnen kann. Da bekommt sein Traum, als Berufspilot zu leben, unerwarteterweise

einen Knick. Von dem untersuchenden Arzt wird er zum Augenarzt geschickt.

„Du hast einen grauen Star auf deinem rechten Auge, und dein linkes Auge ist schwach, da es die ganze Arbeit macht. Du musst eine Brille tragen“, teilt dieser ihm mit und fügt hinzu: „Wenn wir dir früher eine Brille verpasst hätten, wäre deine Sehkraft auf dem linken Auge wahrscheinlich nie so schlecht geworden und du würdest normal sehen können.“

Zum ersten Mal denkt John über seine damalige Entscheidung nach: „Nicht schummeln wäre besser gewesen! Du machst dir etwas vor, wenn du glaubst, durch Schummeln etwas erreichen zu können.“

Die Hiobsbotschaft wird durch den Fliegerarzt noch verstärkt: „Du kannst wegen der Probleme mit deinem rechten Auge maximal eine Flugtauglichkeit der dritten Klasse bekommen, aber niemals eine höhere. Dazu sind deine Augen nicht gut genug. Du wirst nie professionell als Berufspilot fliegen können.“

Auf der Suche nach einem Bösewicht

Nach einem elendslangen Flug mit mehrfachem Umsteigen komme ich endlich spät in der Nacht an meinem Zielflughafen in South Carolina an. Hat sich John verändert, ist er gealtert? Wird er mich auch wie versprochen abholen? Immerhin ist er inzwischen über achtzig. Die Gedanken kreisen in meinem Kopf, als ich mich zum Ausgang des Flughafens bewege. Sie werden schlagartig zerstreut: John wartet schon auf mich und wirkt unverändert. Ruhig und bedacht, aber heiter und festen Schrittes führt er mich zum Parkplatz. Es ist Herbst und für diese Jahreszeit eine sehr angenehme, warme und trockene Nacht. Wir steigen in einen dunklen großen SUV. Ich bemerke nebenbei in der Halbdunkelheit des Parkplatzes ein paar zusätzliche Lichter und Scheinwerfer an dem sonst unauffälligen Wagen. Wir fahren sofort los. Ich kann bei John keine Müdigkeit feststellen, ganz im Gegenteil! Er ist völlig in seinem Element und beginnt gleich zu erzählen: „Heute bin ich bereits sieben Stunden für die Sheriffs geflogen, und wir sind erst vor Kurzem fertig geworden. Deshalb hole ich dich jetzt mit einem Dienstauto ab.“ Er biegt auf den Highway ab und setzt fort: „Manchmal fahren wir nach dem Fliegen von unserer Basis mit einem Dienstwagen nach Hause, wenn wir lange bis in die Nacht fliegen mussten und wissen, dass am nächsten Tag wieder ein Einsatz bevorsteht.“ Meine Freude über das Wiedersehen mit John wird gleich noch größer: „Ich habe es intern geklärt, du kannst bei meinem nächsten Auftrag für das Police Department als Fluglehrer mitfliegen. Dann erlebst du aus erster Hand, was ich seit zwölf Jahren als Pilot und Hilfssheriff nebenbei mache.“ Dazu muss man mich nicht lang überreden. Es fängt spannend an!

Die Nacht wird kurz, ob wegen der Aufregung oder einfach aufgrund des Jetlags ... Wir fahren mit einer großzügigen Zeitreserve los Richtung Flugplatz, wo Johns Luftfahrteinheit stationiert ist, und schon bald fühle ich mich wegen der zahlreichen Baustellen und Staus auf der Fahrt aus der Hauptstadt wie zu Hause. John scheint zum Glück so gut wie jeden Highway, jede Straße und Gasse zu kennen und schlängelt sich an den schlimmsten Staus vorbei. Er fährt aktiv, sehr sicher und besonnen. Viele andere scheinen genervt zu sein oder es eilig zu haben. Trotz des dichten Verkehrs hält er jedoch konstant einen großen Abstand zu den Autos vor uns. Als sich von hinten ein großer SUV nähert und beinahe an unserer Stoßstange kleben bleibt, ist es mit Johns Ruhe für einen Moment allerdings vorbei.

„Wie dumm nur können die Leute sein!“, ruft er aus und betätigt gleichzeitig einige Schalter. Die Sirene unseres Polizeiwagens ertönt und alle Warnlichter beginnen zu blinken. Es dauert nur wenige Sekunden, bis der Delinquent hinter uns radikal bremst, schnell die Fahrspur nach rechts wechselt und in der nächsten Abfahrt verschwindet. John lacht: „Der Kerl denkt sicherlich, dass heute sein Glückstag ist, weil ich ihn nicht verfolge! Tatsache ist aber, dass ich ihn sowieso nicht stoppen darf, da ich nur Hilfssheriff bin. Um Leute anhalten und kontrollieren bzw. auch eine Dienstwaffe tragen zu dürfen, müsste ich viele entsprechende Schulungen absolvieren. Finanziell würde das wenig Unterschied ausmachen, also spare ich mir lieber den Kram und fliege nur.“

Im Hinblick auf seine größte Leidenschaft im Leben – das Fliegen – scheint mir John ein Meister zu sein ...

Als wir im Hangar ankommen, ist das Briefing für den bevorstehenden Flug schon im Gange. Der heutige Auftrag kommt vom Drogendezernat und lautet kurz und bündig, einen „Bösewicht“ zu schnappen. Nach einer längeren Beobachtungszeit durch verdeckte Ermittler

und mehreren bestätigten Straftaten ist es heute an der Zeit, einen Drogendealer auf frischer Tat zu ertappen und aus dem Verkehr zu ziehen. Einen sehr aktiven Dealer, der – zur Tarnung – in einem großen Industrieunternehmen arbeitet.

Werden wir fliegen? Wir wissen es lange nicht. Es heißt, auf eine endgültige Bestätigung der ganzen Aktion durch die Kollegen vom Dezernat zu warten. Zusätzlich ist der Wind anfangs auch grenzwertig. 30 Knoten und dazu fast 90 Grad quer zur Piste! Wir warten im Hangar. Nach etwa zwei Stunden wird der Wind zum Glück etwas schwächer, das Telefon läutet: Das „Go“ für den Auftrag ist da! Das Briefing wird fortgesetzt, jetzt geht es um Details ...

Kurz nach 16 Uhr steigen wir in den Flieger ein ... John schaltet den Funk ein und das ATIS, die automatische Informationsdurchsage für den Flugverkehr des nahe gelegenen, großen Verkehrsflughafens, ertönt in den Headsets. Er wechselt die Frequenz zum Approach und jetzt geht es mit dem „Radiokonzert“ los! Durch die Nähe des Airports, wo diverse Maschinen nonstop an- und abfliegen, wird der Funkverkehr immer dichter. Doch das gehört zur Routine eines Berufspiloten, und es wird noch komplexer, als wir bei unserem Ziel ankommen. Denn jetzt gilt es für unseren Piloten, neben dem Flugfunk auch das Polizeiradio zu verfolgen, mit Joe, dem Beobachter zu sprechen und gleichzeitig auch noch möglichst präzise zu fliegen. John positioniert das Flugzeug unauffällig in einem sicheren Abstand zu dem riesigen Parkplatz auf dem Fabriksgelände, auf dem sich unzählige geparkte Autos befinden.

„In Position, einsatzbereit“, meldet er auf dem Polizeifunk. Er und Joe beginnen mit der ersten Aufgabe, die sprichwörtliche Nadel im Heuhaufen zu finden. Die „Nadel“ ist in unserem Fall ein bestimmtes Auto unter einigen Hunderten, das am Parkplatz vor dem Fabriksge-

lände aus der Luft zu identifizieren ist. John fliegt unauffällig Runden über dem Gelände, doch trotz der ausgezeichneten Kamera kann man die Kennzeichen nicht gut genug ablesen. Vom Boden kommt die Hilfe per Funk: „Es handelt sich um einen weißen Pick-up Truck, GMC Sierra. Manchmal ist er auch mit einem Anhänger unterwegs.“

Joe bewegt die Kamera, zoomt mit ihr „in“ und „out“, während John weitläufig fliegt und zusätzlich hilft, das Auto zu identifizieren. Ich staune – nach ein paar Minuten haben sie drei in Frage kommende Fahrzeuge herausgepickt ...

John schaltet jetzt den Autopiloten ein, und wir kreisen über einem bestimmten Punkt und warten. Keine leichte Aufgabe trotz des Autopiloten bei so starkem Seitenwind. Immer wieder schaltet er ihn kurz aus und hält die Position mit kleinen Korrekturen, welche perfekt sitzen. Ein Profi am Werk! Pünktlich um 17 Uhr beginnen die Arbeiter aus der Fabrik herauszuströmen. Joe zoomt wieder den Eingangsbereich heran und versucht, den Mann zu identifizieren. Uns erreicht ein Hinweis von unten: „Heute ist er mit einem hellgrauen T-Shirt unterwegs, oft trägt er eine rote Kappe.“

15 Minuten vergehen, und ich werde schon ungeduldig, bis der richtige Mann – diesmal mit einer weißen Kappe – das Gebäude verlässt, den gesamten Parkplatz durchquert, in sein Auto einsteigt und loslegt. Wir folgen ...

In der Maschine herrscht bei beiden volle Konzentration. Auch John schaut praktisch die ganze Zeit auf das Fahrzeug, um es nicht zu verlieren. Im Cockpit müssen alle Griffe sitzen. Ohne den Blick vom Auto abzuwenden, schaltet er kurz mit dem kleinen Knopf auf dem Steuerhorn den Autopiloten ab und korrigiert mit unscheinbaren Bewegungen die Schräglage in den sich ständig ändernden Kurven. Es ist erstaunlich, welches Gespür er für die Maschine hat. Zwölf Jahre

Erfahrung, auf diese spezielle Art ein Flugzeug zu steuern, machen sich deutlich bemerkbar.

Wir verfolgen den Pick-up weiter. Joe ist jetzt neben dem konzentrierten Beobachten am Bildschirm intensiv mit den Kollegen am Boden über den Polizeifunk im Austausch und gibt Auskunft über das Geschehen am Boden: „Er nähert sich dem linken Schranken.“

„Welches Auto?“, kommt die Frage vom Boden.

„Das dritte Auto vor dem Schranken hinter einem silbernen Toyota.“ Nach einer kurzen Weile: „Ich habe ihn aus der Sicht verloren ... jetzt habe ich ihn wieder! Er fährt durch das Waldstück auf der Zufahrtstraße zur East Broad Street. Er bleibt an der Kreuzung stehen und biegt links auf die East Broad Street.“

Die Anweisungen mischen sich ständig immer wieder mit dem Flugfunk. Für meine Ohren wird das langsam zu viel. Ich kann nur dem einen oder anderen aktiv zuhören, die beiden Kollegen jedoch scheinen damit kein Problem zu haben – Routine! Nach einer kurzen Ablenkung durch den Flugfunk höre ich wieder dem regen Austausch zu.

„Er biegt rechts auf die Auffahrtsrampe Interstate 95, fährt auf die Interstate, beschleunigt, linke, dritte Spur, überholt jetzt einen weißen LKW, passiert die Intersection 21, wechselt auf die zweite Spur, wechselt wieder auf die dritte Spur!“

John fragt kurz nach: „Ist es der Pick-up auf der dritten Spur hinter den drei schwarzen Limousinen?“ ...

NetJets: „Ich wusste nicht, dass Sie da sind ...“

... Im Mai 2000 kann John endlich bei NetJets beginnen.

NetJets ist eine Kombination aus Charter-, Linien- und Unternehmensfliegerei und beginnt mit drei Flugzeugen vom Typ Gulfstream G-4. Aus Johns Sicht hat die Firma starken finanziellen Rückhalt, da der Investor und Multimilliardär Warren Buffet dahintersteht ...

Die höchste Priorität bei Johns Arbeit ist die Sicherheit. Wenn man für ein Unternehmen wie NetJets fliegt, kommt noch ein wesentlicher Aspekt hinzu: Man fliegt extrem wohlhabende Leute, und diese erwarten, dass alles perfekt ist. Das ist eine Herausforderung, vor allem dann, wenn man um die halbe Welt fliegt und immer wieder in neuen Ländern unterwegs ist und neue Flughäfen das erste Mal anfliegen muss. Manchmal machen diese Herausforderungen Spaß, ein anderes Mal sind sie beängstigend. Bei Flügen innerhalb der USA fühlt sich John jedoch aufgrund seiner Erfahrungen von Anfang an heimisch.

Auch als ein nonstop Nachtflug von Newark bei New York nach Los Angeles bevorsteht, mit dem ihm nichts sagenden Namen Mary White auf der Passagierliste. Zu dieser Zeit ist er noch Erster Offizier, und zu seinen Aufgaben gehört unter anderem, das Gepäck der Passagiere zu verladen ...

Dabei registriert er mit einem kurzen Blick nach vorne zwei Frauen, die sich im vorderen Bereich der Kabine in der Nähe des Waschrums unterhalten. Eine davon ist die Flugbegleiterin und die andere, in Jeans und weißer Bluse und sehr schlank, dürfte die Mitarbeiterin von NetJets sein, deren Aufgabe es ist, vor den Flügen alle Vorräte in den Waschräumen und Toiletten im Flugzeug nachzufüllen – glaubt er. John ist fertig, schließt den Gepäckraum ab und geht nach vorne

Richtung Cockpit, bleibt aber noch vor dem Waschraum stehen, um die Arbeitskollegin anzusprechen.

Er schiebt die Tür auf und ist wie vom Blitz getroffen! Die Frau da drinnen ergänzt keine Vorräte, sondern ist gerade dabei, ihre Hose runterzuziehen, und sie ist nicht die Mitarbeiterin von NetJets! Sie dreht sich zu John herum – es ist die berühmte Schauspielerin, die schönste Frau der Welt mit dem so charmanten Lächeln ...

NetJets: Fliegen mit den Reichen und Reichsten

In den Jahren 2000 bis 2009 fliegt John bei NetJets Millionäre, Milliardäre und Berühmtheiten des öffentlichen Lebens aus Kunst, Musik, Sport und Politik rund um den Globus ... mit einem 32-Millionen-Dollar-Jet ... und verdient am Ende etwa 150.000 Dollar jährlich. Obwohl er nur 23 Wochen im Jahr arbeitet. Sein Kommentar mit einem Augenzwinkern? „Kein schlechter Job.“ Er bekommt dabei oft die Möglichkeit, seine Passagiere zu beobachten. Wenn sie gemeinsam mit ihren Kindern verreisen, haben sie immer ein Kindermädchen dabei. Sie unterhalten sich kaum mit ihren Kindern, lassen alles das Kindermädchen machen und erwecken bei John den Eindruck, als würden sie sich selbst nie um sie kümmern. Gerade die berühmte Schauspielerin, die schönste Frau der Welt, sticht mit ihrer warmherzigen Art aus der Reihe seiner anspruchsvollen Gäste hervor. Sie hat ihre Kinder immer wieder dabei und kümmert sich selbst um sie. Sie setzt sie auf ihre Sitze und stellt sicher, dass sie richtig angeschnallt sind, während des Fluges setzt sie sich ihnen gegenüber, damit sie sie immer gut im Blick hat, spricht mit ihnen und umsorgt sie – wie eine ganz „normale“, ihre Kinder liebende Mutter. John schätzt das sehr an ihr, und es macht ihm Spaß, mit ihr zu fliegen, auch wenn manchmal nicht alles ganz nach Plan läuft ...