

Miguel Angel Gordillo
Peter Schneider, Rita Schneider

Nordpol und Südpol im Soloflug

Im Eigenbauflugzeug
zum Weltrekord

Abbildung der Gesamtflugstrecke erstellt mit
<https://www.freeworldmaps.net/printable/>

Inflight Tracking Screenshots: www.spidertracks.com
Wetterkarten Screenshots: www.windy.com

Fotos: Miguel Angel Gordillo, Peter Schneider
Kartenzeichnungen: Peter Schneider

Wir danken Karl Liebau, Anne und Thorsten Schäfer sowie
Norman Schneider für das Lektorat bei der Manuskriptvorbereitung.

ISBN 978-3-00-064668-3
Verfasser: Peter Schneider, Rita Schneider
Umschlagsgestaltung: Rita Schneider
Druck: FLYERALARM GmbH, 97080 Würzburg
Printed in Germany 2020

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis der Verfasser
darf das Werk, auch nicht Teile davon, weder reproduziert, übertra-
gen, noch kopiert werden, wie z.B. manuell oder mithilfe elektroni-
scher und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandauf-
zeichnung oder Datenspeicherung.

© 2020 veröffentlicht im Eigenverlag der Verfasser, Öhlberg 7,
D-97080 Würzburg, E-Mail: polflug@t-online.de
Internet: www.polflug.com

Für

Miguel Angel, Carlos, Lorena, Anaelle und Marta

Mara und Norman

INHALT

Vorbemerkung

Polflüge: Eine Herausforderung – früher und heute

Teil 1 Angriff auf den Nordpol

Skypolaris: Wissenschaft im Überflug

Vor dem Start: Das Gedankenkarussell dreht sich immer schneller

Genug vorbereitet: Es geht jetzt los!

Out of Africa oder Auf nach Afrika!

Der große Sprung: 3 010 km über den Atlantik

Happy landing in Brasilien: Von Natal nach Belem

Ein Superlativ: Immer am Amazonas entlang

Go west: Nach Manaus

Schöne Aussicht auf Brasilianisch: Nach Boa Vista

Ein Traum wird wahr: Abstecher über die Angel Falls

Globale Erwärmung auch hier: Süd- und Mittelamerika

Feuchtfrohliche Begrüßung: Landung in Mexico City

Zwischen Hoffen und Bangen: Gestrandet an der US-Grenze

Im Nonstop-Flug: Über den Osten der USA

Härtetest für den Polflug: Kanadas hoher Norden

Nur eine Richtung: Weiter nordwärts

Alea jacta sunt: Es gibt kein Zurück!

Problem Himmelsrichtung: Wo ist Süden?

Willkommen auf Norwegisch: Alesund

Endlich die vorletzte Etappe: Durch Europas Mitte

Ende erster Teil: Glückliche Heimkehr nach Spanien

Teil 2 Anlauf Richtung Südpol

Geduld ist gefragt: Warten auf den Abflug

Flug mit Hindernissen: Aufbruch in den Süden

Irgendwo: In Afrika

Auf gefährlichem Terrain: Im Sudan

Island Hopping: Über den Indischen Ozean

Auch nur eine – große – Insel: Der fünfte Kontinent

Mittendrin: Das rote Herz Australiens

Vorbereitung ist alles: Aufbruch zum Südpol

Die gefürchtete Passage: Nonstop über die Antarktis

Geschafft: Good bye Antarktis

Am Ende der Welt oder Fin del Mundo: Patagonien

Welt umrundet: Natal zum zweiten Mal

Der stürmische Äquator: Wieder über den Atlantik

Die letzte Etappe: Von den Kapverden nach Hause

Epilog

Anhang

In nüchternen Zahlen: Der Rekord

Born to fly: Miguel Angel Gordillo

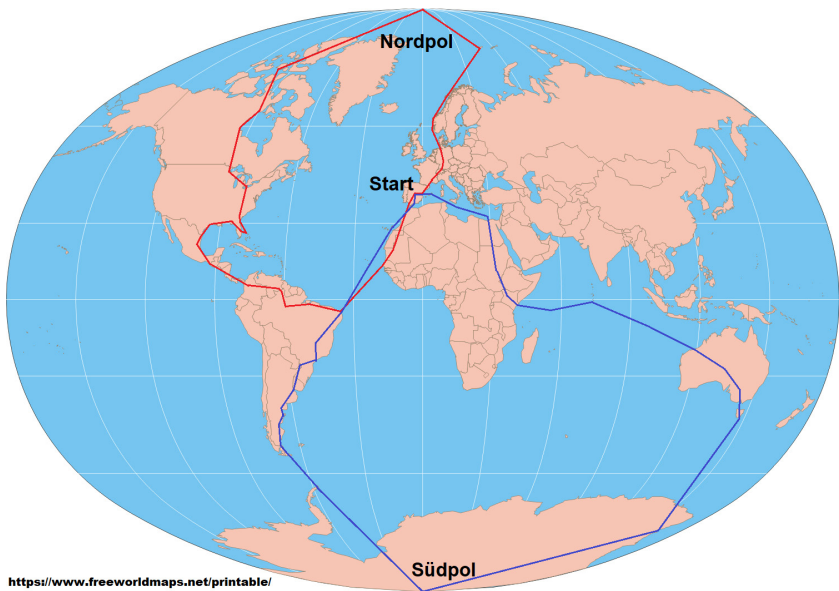
Vom Bau des Rekordflugzeugs: RV-8 von Van's Aircraft

Safety first: Überlebensausrüstung

Aufführung eines Dramas: Spanisches Polarkomitee

Money makes the world go round: Finanzierung

Liste aller Flugplätze: ICAO-Abkürzungen



Flugroute in Form einer Acht um Nord- und Südpol

Man stelle sich einmal den organisatorischen Albtraum einer normalen Weltumrundung mit einem Kleinflugzeug vor. Eine Voraussetzung, die zur Erlangung des FAI-Weltrekordes erfüllt werden musste, war die exakte Festlegung der Flugroute, von der nach der Anmeldung nicht mehr abgewichen werden durfte. Zudem musste die zweimalige Querung des Äquators um 120 Längengrade voneinander entfernt liegen. Wetterbedingt musste der Rekordversuch in zwei jahreszeitlich getrennten Etappen erfolgen. Diese Erdumrundung über beide Pole brachte Michel tatsächlich den Weltrekord ein. Der Flug wird in Madrid beginnen und enden und direkt über den Nord- und Südpol führen, insgesamt 40 839 nautische Meilen. Die wissenschaftlichen, fliegerischen und persönlichen Herausforderungen, Erlebnisse, Erfahrungen und Begegnungen Miguels auf seinem Flug zum Weltrekord liefern den spannenden Stoff, den er größtenteils in eigenen Worten in diesem Buch erzählt.

Im Nonstop-Flug: Über den Osten der USA

Eine Landung in den USA konnte vermieden und mit dem Überflug von Lakeland in Florida die Anerkennung dieses Pflichtpunktes von der FAI erreicht werden. Michel den tiefen Überflug über die Versammlung der Experimental Aircraft Association (EAA) zu verweigern, war absolut unverständlich. Dies wäre wenigstens eine kleine Entschädigung für seine enttäuschten Freunde am Boden gewesen, die er auf diese Weise hätte grüßen können! Michel verließ Freeport, Grand Bahamas Island, um 13:58 Zulu bei 28 Grad Celsius zu einem Nonstop-Flug über 994 nautische Meilen nach Windsor, Kana-da, vis-à-vis von Detroit, USA. Es gibt wenige Kleinflugzeuge, die eine solche Distanz ohne weiteres bewältigen. Könnte es das nicht, säße Michel weiterhin in Mexiko fest. In Windsor herrschten 0 Grad Celsius – am Boden. Es sollte wieder mal spannend werden!

Glück im Unglück, es gelang meinem Freund José del Peso den Fallschirm von Softie Parachutes, der von Paraphernalia gesponsert war, auf die Bahamas zu schicken. Er traf mit Hilfe seines Freundes Dirk mit einer King Air gerade noch rechtzeitig in Freeport ein. Danke, José und Dirk! Da war ich nun auf dem Flugplatz und wartete auf den Fallschirm, während ich mein Flugzeug mit Sprit, Öl und allem anderen Nötigen versorgte. Mir fehlte allerdings noch die große Signalpistole, die Don nach Lakeland mitgebracht hatte. Es war eine 25 mm Signalpistole, deren Munition den Körper durchdringt und damit eine Chance gegen Eisbären bot, falls die allzu hungrig und aufdringlich wären. Es gab jedoch keine Möglichkeit, sie hier in Empfang zu nehmen.

Das Riesenproblem war nach wie vor, ohne Zwischenlandung die USA bis nach Windsor in Kanada zu überfliegen. Von den Bahamas aus könnte es über Wasser gehen, weg von der ADIZ nach St. Johns in Ostkanada. Die zweite Nonstop-Route wäre ähnlich lang, jedoch entlang der US-Ostküste. Die große Reichweite der RV-8 würde dies

durchaus ermöglichen. Dennoch, die Strafandrohung dieses Supervisors hatte weitreichende Konsequenzen für mich, die der Supervisor nicht ahnen konnte und die ihm wahrscheinlich auch völlig egal gewesen wären.

Ich wählte Windsor als Zielflugplatz aus, weil dies die kürzeste Entfernung von den Bahamas nach Kanada war. Das Wetter entlang der Route war anfangs gut. Aber 300 Meilen vor Windsor war starker Gegenwind zu erwarten, nicht gerade hilfreich! Die Front zog schnell Richtung Osten ab, eine spätere Ankunft war daher besser. Später zu landen, würde aber auch bedeuten: bei Dunkelheit. Und ohne Licht könnte ich Wolken mit Vereisungsgefahr nicht erkennen. Die Wettervorhersage war weiterhin ernüchternd: moderate bis schwere Vereisung. Aber es sollte doch irgendeine Chance geben, mein Ziel zu erreichen, ohne zu einem Eisklotz zu erstarren. Ich zögerte lange mit meiner Entscheidung, musste sie aber endlich treffen!

Keine Zeit zum Ausruhen. Schon um 3 Uhr war ich wach und konnte danach einfach nicht mehr einschlafen. Was würde geschehen? Würde ich problemlos eine Clearance über die USA erhalten? War ich auf den Bahamas gelandet, weil es die Entscheidung eines Controllers war oder entsprach das dem Standardverfahren?

"EC XLL, ready to copy?"

"Go ahead for EC XLL."

"EC XLL cleared to destination Windsor, via BR62V, climb and maintain 6 000, after Take Off, turn left and when reaching 1 500, call approach on 126,50."

Uuuuf, der erste Schritt war geglückt! Jetzt gab es eine kleine Verschnaufpause, Zeit zu fliegen und abzuwarten, was später passieren würde, wenn ich Ohio erreichte. Es stimmte, es war ungeheuer windig und der Gegenwind setzte ein, wie vorhergesagt. Ich versuchte, die Landschaft zu genießen, war aber zu gestresst und in gespannter Erwartung dessen, was noch auf mich zukommen würde. Viele Frequenzwechsel und verblüffte Controller, die nicht verstanden, wie eine

RV-8 eine derart lange Strecke fliegen konnte. Die zu erwartende niedrige Temperatur war ein weiteres Problem. Im Flugzeug gab es nicht genug Platz, um zusätzliche Kleidung anzuziehen. Ich verließ die Bahamas, vorbereitet auf vielleicht minus 5 Grad Celsius und schwitzte natürlich. Je weiter nordwärts ich vorstieß, umso stärker fielen die Temperaturen, gefühlt bis ins Bodenlose!

Miami, Jacksonville, Atlanta, Charleston, Cleveland und Detroit ATC verfolgten meine Flugroute und waren kooperativ, wann immer ich einen Höhen- oder Richtungswechsel erbat. Zuweilen wurde ich mit Vektoren von 80 Grad weg von meinem Kurs geführt. Um ehrlich zu sein, gefiel mir das überhaupt nicht, denn es war anders als erwartet.

Die Gegenwindkomponente stieg schon auf 50 Knoten und meine Geschwindigkeit über Grund sank auf magere 100 Knoten ab. Gelegentlich sah ich sogar 67 Knoten! Während des Flugs verschob sich meine geschätzte Ankunftszeit um ganze zwei Stunden. Über Georgia war der Wind leicht bis moderat turbulent, extrem unkomfortabel! Dann tauchten die Wolken vor mir auf: Bald würde ich mehr über meine künftige Route und mein Schicksal erfahren.

Erwartungsgemäß gelang es mir, in 12 000 Fuß frei von Wolken zu bleiben. Zuerst hatte ich noch versucht, darunter zu fliegen, aber die vorgeschriebenen Mindest-IFR-Flughöhen ließen dies nicht zu. So blieb mir nichts anderes übrig als zu steigen. Aber – zu steigen bedeutete, niedrigere Temperaturen! Die würde ich ja wohl aushalten! Oder? Wieder falsch: Die Temperatur betrug im Cockpit minus 17 Grad Celsius und ich begann rasch auszukühlen.

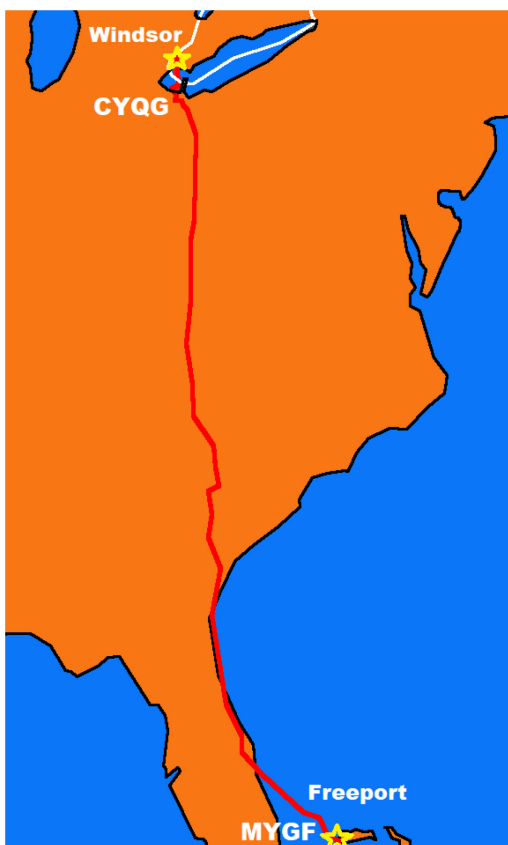
Wegen der niedrigen Temperatur setzte nun der Autopilot aus und das Engine Monitor Display gab Alarm: Überspannung aus dem Stromgenerator! Das Problem des Autopiloten löste ich durch Abschalten und Steuern von Hand. Aber auch die manuelle Steuerung war schwergängiger. Anschalten der Pitotrohr-Heizung als Stromverbraucher löste das Problem mit der Ladespannung. In der Kälte fingen meine Beine so stark zu zittern an, dass sich die Vibration auf das

ganze Flugzeug übertrug. Also nahm ich die Füße von den Pedalen, wodurch der Flug ruhiger wurde. Etwa 70 Meilen vor dem Ziel entdeckte ich unter mir eine große Wolkenlücke. Daraufhin versuchte ich, meinen Flugplan zu ändern und zu meiner Überraschung wurde dies genehmigt. Jetzt war Eile geboten, um in Luftschichten mit etwas höheren Temperaturen abzustiegen.

Als ich auf 3 000 Fuß sank, überraschten mich immer wieder Schneeschauer, die die gleiche Farbe wie die Wolken hatten. Die weißen Säulen sahen aus wie Türmchen von Schlössern oder Burgen. Türmchen, die natürlich zu meiden waren! Das Durchkommen wurde jetzt wirklich enorm schwierig. Am Boden war alles mit Schnee bedeckt, sah weiß und schön aus, aber die Orientierung wurde dadurch mehr als knifflig. Ich querte endlich die kanadische Grenze und war überglücklich! Das Wetter wurde zusehends besser, der Himmel heller, er öffnete sich endlich, der Boden war nicht mehr nur weiß. Ich fühlte mich befreit und sehr erleichtert! Die Landung war nicht gerade meine beste, aber ich war da: in Kanada!

Es war ja klar, ein letztes Problem gab es noch. Der kanadische Zoll verlangte eigentlich, zwei Stunden vor einer Landung informiert zu werden. Ich hatte den Zoll mehrmals am Tag zuvor angerufen, aus dem Hotel und vor dem Flug, aber keinen erreicht. Paula, Andres und Don, meine Bodenmannschaft, war wieder mal gefragt, um diese Schwierigkeit, während ich flog, in den Griff zu kriegen. Als ich das Triebwerk abschaltete, erschien der Zoll, meine Bodenmannschaft war erfolgreich gewesen!

Die Beamten in Windsor empfingen mich freundlich, wickelten alles schnell ab, und nahmen mich mit in ihr warmes Büro, weil ich immer noch vor Kälte bibberte. Man reichte mir eine Tasse mit heißem Kaffee und eine warme Decke. Da war ich endlich, zwar müde, aber happy. Nun kann ich wieder frei fliegen und landen wo ich will. Oder etwa nicht???



Flugstrecke
Freeport – Windsor

Datum
10.04.2016

Etappe, nm
1 007

Gesamt, nm
10 568