

Ins Herz der Finsternis

Luffahrt Eine kleine Propellermaschine ist zum Südpol geflogen, um zwei Schwerkranke von der Forschungsstation zu retten – die Piloten riskierten ihr Leben.

Etwa 50 Menschen überwintern jedes Jahr in der amerikanischen Amundsen-Scott-Forschungsstation direkt am Südpol. Wen es hierher verschlägt, der braucht das Gemüt eines Astronauten. Im Februar fliegt das letzte Flugzeug davon.

Im März bricht die Polarnacht herein. Die Temperatur sinkt auf bis zu minus 82 Grad, Stürme ziehen auf. Wegen der extremen Kälte kann das nächste Flugzeug frühestens Ende Oktober landen, und so lange, das wissen alle, kommt hier niemand weg.

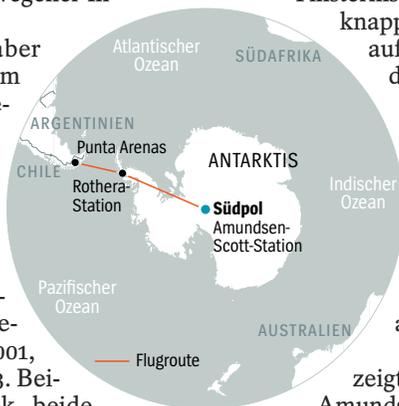
Eigentlich.

In gut 17 000 Kilometer Entfernung ging Mitte Juni bei der Fluggesellschaft Kenn Borek Air in Calgary, Kanada, ein Notruf ein. Die National Science Foundation (NSF), die für die Südpolstation zuständig ist, teilte mit, dass einer ihrer dortigen Mitarbeiter einen Herzinfarkt erlitten habe. Er müsse dringend in ein Krankenhaus. Ob die Firma vielleicht helfen könne?

Für solche Einsätze gibt es weltweit nur diese eine Adresse. Kenn Borek ist der Spezialist für Extremflüge aller Art, getreu dem Firmenlogan „Anytime, Anywhere... Worldwide“.

Im antarktischen Sommer schwirren oft mehr als ein Dutzend der rot-weißen Maschinen auf dem riesigen Eiskontinent umher. Sie setzen Forscher und Material ab und führen Messflüge durch. Boreks Piloten steuern auch die deutschen Forschungsflieger „Polar 5“ und „Polar 6“ des Bremerhavener Alfred-Wegener-Instituts.

Im langen Winter aber sinkt die Temperatur am Pol so tief, dass sich Kerosin zu Gelee versteift. Obwohl Menschen seit fast 60 Jahren permanent am Südpol leben, sind deshalb bisher nur zwei Flugzeuge ins kalte Herz der Finsternis geflogen und dort auch gelandet, eines im April 2001, eines im September 2003. Beide stammten von Borek, beide



Twin-Otter-Einsatz am Südpol: Schicksalsschwere Entscheidung am Point of no Return

brachten unter hohem Risiko schwer kranke Überwinterer ins Krankenhaus.

Jetzt ist das Kunststück ein drittes Mal gelungen; diesmal im dunkelsten Monat des Jahres. Wieder wurde keine Hightech-Maschine eingesetzt, sondern eine mehr als 35 Jahre alte Twin Otter. Sie ist klein, leicht und zäh – und so schlicht konstruiert, dass an ihr wenig kaputtgehen kann. Kein anderes Flugzeug käme für diese Aufgabe infrage.

Kenn Borek schickte für die gewagte, aber klug ausgestützte Aktion gleich zwei Maschinen auf den Weg, je mit zwei Piloten, einem Mechaniker und medizinischem Personal. Nach sechstägigem Flug trafen sie am Montag in der Polarregion ein. Westlich der antarktischen Halbinsel landeten sie auf der britischen Forschungsstation Rothera, wo sie neu betankt und mit Skikufen ausgestattet wurden.

Eines der beiden Teams wachte hier über die weitere Mission. Hätte die andere Maschine irgendwo in der Eishölle notlanden müssen, wäre es zu Hilfe gekommen und hätte die Überlebenden aufgenommen.

Am Dienstag startete der Rettungstrupp mit Zusatztanks im Passagierraum der Twin Otter zum riskantesten Teil der Reise: dem fast zehnstündigen Flug zum rund 2500 Kilometer entfernten Südpol. Winzige Mengen Licht durchbrachen die totale Finsternis, denn der Vollmond ragte

knapp über den Horizont. Etwa auf halber Strecke mussten die Piloten am Point of no Return die schicksalsschwere Entscheidung treffen: Würde das Wetter am Pol gut genug sein für eine Landung Stunden später? Für eine Rückkehr nach Rothera hatten sie von da an nicht mehr genug Sprit.

Wie eine Webcam am Pol zeigte, hatten Mitarbeiter der Amundsen-Scott-Station die Lan-

debahn aus gepresstem Schnee befeuert – im wahrsten Sinne: Fässer mit brennendem Kerosin und Holz markierten die Piste in der düsteren Nacht. Eiskristalle wirbelten in der Luft, aber dennoch setzte die Maschine am Dienstagabend deutscher Zeit nach NSF-Angaben ohne größere Probleme auf.

Als die Twin Otter zum Stillstand kam, wurde die Kälte von minus 60 Grad schlagartig ihr ärgster Feind. Helfer installierten aufwendige Vorrichtungen, um das Flugzeug, all seine Flüssigkeiten und Systeme warm zu halten. Heizkissen wurden auf die Turboprop-Triebwerke montiert, Batterien ausgebaut und an einen beheizten Ort gebracht. Unter die Skikufen schob man Bambusstangen. Sie sollten verhindern, dass das Flugzeug festfror – was der Twin Otter bei ihrem Rettungsflug 2001 beinahe zum Verhängnis geworden war.

Nach zehnstündiger Nachtruhe machte die Besatzung die Maschine startklar. Mittwochmittag hob sie ab Richtung Rothera. Mit an Bord: zwei Patienten. Eine weitere Mitarbeiterin der Station war unterdessen krank geworden. Zum Schutz ihrer Privatsphäre macht die NSF weder Angaben zum Krankheitsverlauf noch zur Identität der beiden Notfälle. In Rothera wurden sie auf die dort wartende Twin Otter umgeladen, Stunden später erreichten sie Puntas Arenas im Süden Chiles.

Der Herzinfarktpatient ist offenkundig in einem sehr bedrohlichen Zustand, denn die NSF legt die Hürde für die gefährlichen Evakuierungsflüge hoch. 1999 fand die Ärztin der Station einen Knoten in ihrer Brust. Sie entnahm sich selbst eine Gewebeprobe, die dann nötigen Medikamente für ihre Chemotherapie stellte man ihr per Fallschirm zu. Im August 2011 erlitt die Leiterin der Station einen Schlaganfall. Bis Mitte Oktober musste sie warten – dann erst transportierte Kenn Borek sie mit der ersten regulären Frachtmaschine ins Krankenhaus.

Marco Evers

Mail: marco.evers@spiegel.de