

Conny Vogel



Konrad Vogel ist wieder da: Nach ca. vier Monaten Aufenthalt in der Antarktis kehrte »Conny«, wie alle unser langjähriges Clubmitglied nennen, wieder nach Aschaffenburg zurück.

Conny nahm zum zweiten Mal an einem erfolgreichen Flugeinsatz im



Südpolgebiet teil. Organisatoren waren die Firmen Dornier und Hapag-Lloyd. Conny ist für die meisten Clubmitglieder sicherlich ein Phänomen. Nicht nur weil er sehr viele Lizenzen in der Fliegerei erworben hat (PPL, CPL, ATPL, IFR, Jet Rating, Dornier, Piper, Cessan-, Beechrating, IFR, CPL, ATPL Lehrberechtigung), und nicht nur weil er ca. 7000 Stunden 2-motorig in command geflogen ist und ca. 10.000 Landungen hinter sich hat, nein, weil er auch immer für uns »kleine Flieger« ein offenes Ohr hat und gerne zu uns in den Club kommt.

Flugauftrag in die Antarktis

Wie es dazu kam, daß Conny zu einem solch tollen Flugeinsatz kam? Ja, zunächst einmal muß man über die entsprechenden Lizenzen und die notwendige Gesundheit verfügen. Dann muß man sich bewerben und etwas Glück haben. Conny hatte das Glück. - Nach einem Überlebenstrai-



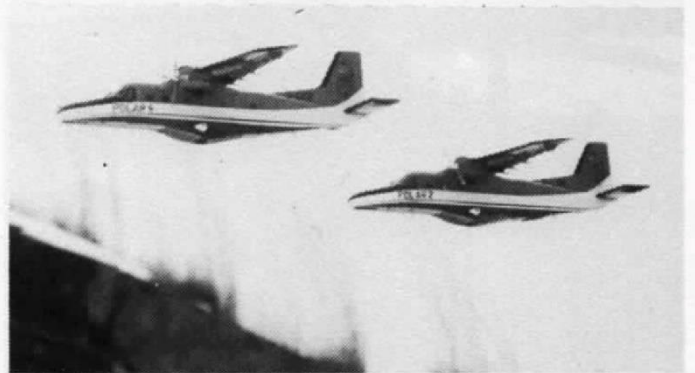
Aus der Vereinszeitung

RUND UM CHARLIE

Ausgabe 5 / 1977

ning in der Schweiz ging es Anfang November auf die Strecke Hannover, Las Palmas, Punta Arenas, Teniente, Marsh, Rothera, Forni/Bluff, Halley, Georg-von-Neumayer-Station.

Der gesamte Ferry-Flight dauerte sechs Tage mit insgesamt 40 Stunden Flugzeit. Dabei wurde der Südatlantik in einer Höhe von 25.000 ft MSL ohne Druckkabine und Autopilot überquert. Wahrlich eine große Leistung. Die beiden Maschinen, die an dieser Expedition teilnahmen, waren vom Typ Dornier 228.



Wie bei der letzten Expedition wurden die beiden Polarflugzeuge in Punta Arenas (am Südpol Chile) binnen einer Woche für die Antarktisbedingungen umgerüstet. Im wesentlichen gehörte dazu der Anbau der Skier an das Radfahrwerk sowie die spezielle Polarausrüstung. Danach erfolgte der Weiterflug über Kap Horn und das Südpolarmeer zur chilenischen Station »Teniente Marsh« und schließlich zur Einsatzbasis, der deutschen Georg-von-Neumayer-Station an der Bucht der Weddell-See. Von Mitte November bis Mitte Februar führten die beiden Expeditionsflugzeuge von der Georg-von-Neumayer-Station und der deutschen Sommerstation auf dem Filchner-Schelfeis Meß- und Transporteinsätze durch.

Gegenüber der bisherigen Polar-Ausführung wurden die Spezifikationen für beide Flugzeuge aufgrund der Einsatzerfahrungen erweitert und für eine verlängerte Reichweite mit einer Nutzlast von einer Tonne mit Rad-/Ski-Fahrwerk modifiziert. Die »Polar 2« war für diese Kampagne wiederum mit einem von der Universität Münster entwickelten »Radargerät« mit sehr hoher Pulsleistung ausgerüstet worden. Das sog. elektromagnetische Reflexionsverfahren (EMR), erfaßt Eisdicken bis zu 1.000m Gletscher- und Eisspaltenverläufe, eventuelle Einlagerungen im Eis sowie die unter dem Eis verborgene Topographie des Untergrundes. Weiter



wurde eine Zeiss Reihenmeßkamera zur lückenlosen fotografischen Erfassung des vom Flugzeug in großer Höhe zu überfliegenden Geländestreifens installiert.

Das Einsatzergebnis dieser jüngsten Südpolar-Mission mit den beiden Dornier-Expeditionsflugzeugen kann als überaus erfolgreich bezeichnet werden. »Polar 2« und »Polar 4« befanden sich nahezu 290 Flugstunden im Einsatz. Conny war als stellvertretender Teamchef an diesem Erfolg maßgeblich beteiligt.

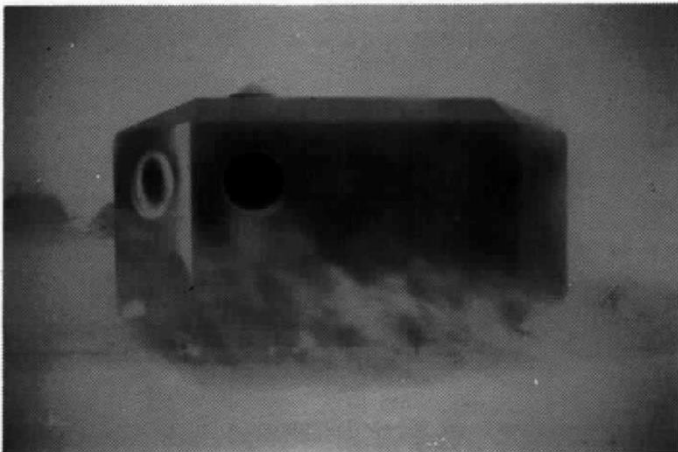


Georg-von-Neumayer-Station

Das Leben während der viereinhalb Monate spielte sich vornehmlich in der Georg-von-Neumayer-Station ab. Sie ist die Überwinterungsstation der Bundesrepublik Deutschland und liegt auf dem Ekström-Schelfeis. Das Eis an der Station ist etwa 200 m dick und bewegt sich in Richtung Schelfeiskante.



Die Konstruktion der Station besteht aus 2 je 50m langen, liegenden Stahlröhren, in die die eigentliche Station hineingebaut ist. Die Röhren sind 6,70m hoch und 7,70m breit. Die Röhren können eine Schneelast von 7m Höhe verkraften. Die Stationen beinhalten neben Aufenthaltsräumen für die Mannschaften technische Funktionseinheiten wie Funkanlagen, Messe, Küche, Toiletten, Waschräume, Wasseraufbereitung und Kraftstation. Die Funkanlage umfaßt Satellitenkommunikation, Kurzwelle, Mittelwelle und UKW. In unmittelbarer Nähe wurde ein NDB, 410 KHz, installiert.



Fliegerische und körperliche Herausforderung

Wodurch fühlt sich nun Conny gereizt, solche Expeditionen mitzumachen?

Nun, da gibt es eine ganze Reihe von Gründen: Zunächst sind da natürlich die Erlebnisse der Fliegerei, insbesondere des Ferry-Flights über den Südatlantik und dann natürlich der Besuch bekannter Städte in Südamerika. Aber auch die körperliche Anstrengung mit dem Kennenlernen seiner eigenen Grenzen stellt eine Herausforderung dar. Und daß eine solche Expedition eine körperliche Herausforderung darstellt, geht daraus hervor, daß zunächst einmal ein körperliches Training bis hin zu einem Überlebenstraining vorangestellt ist. Ein Aussteigen aus einer solchen Expedition ist aufgrund der Entfernung in der Antarktis nicht möglich.

Die größte Herausforderung waren jedoch die fliegerischen Anforderungen. Aufgrund der extremen Witterungsbedingungen liegen die Sommertemperaturen etwa zwischen 0 Grad C und -20 Grad C. Es muß auch während des Sommers mit Stürmen und starker Schneefrucht gerechnet werden.

Teilweise waren, wie Conny berichtete, die Flugzeuge zugeweht und mußten mühsam freigeschaufelt werden. Während der gesamten Expedition herrschte nur an wenigen Tagen Sonnenschein. Landungen bei »white-out«-Bedingungen waren an der Tagesordnung. White-out-Bedingungen sind Wetterbedingungen, bei denen kein Kontrast von Horizont und Schnee Boden zu erkennen ist. Landungen werden hier zu einer großen Gefahr, da man in den Boden fliegen muß.

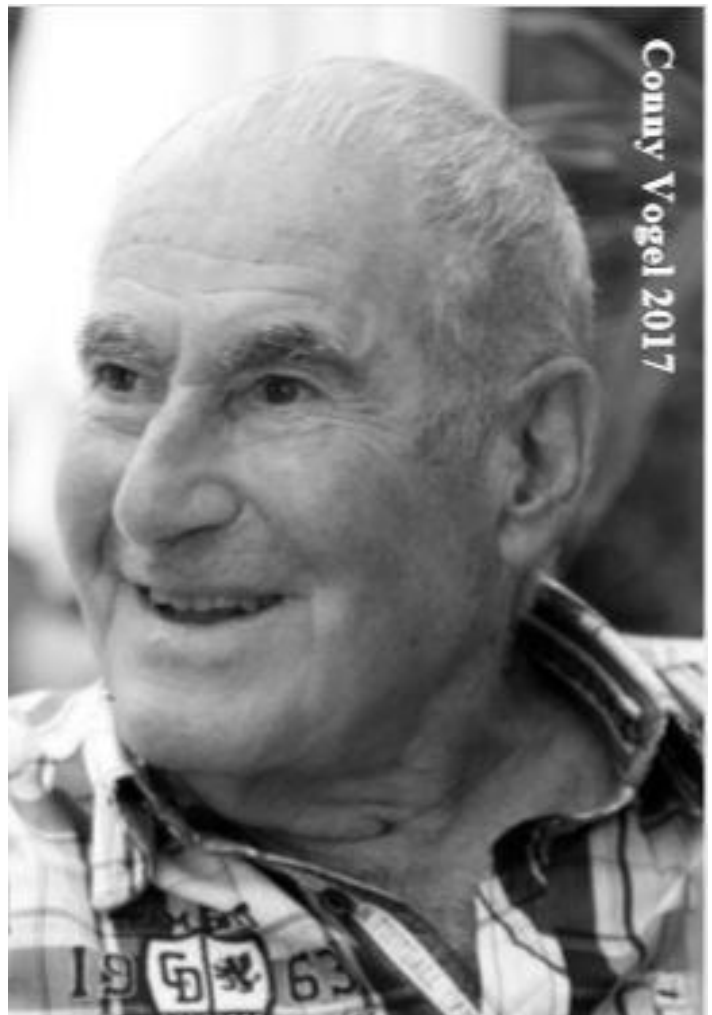
Neue Expeditionen

Kaum ist Conny wieder im Lande, hat er neue Pläne. Noch in diesem Jahr will er vier Wochen nach Grönland und eventuell Spitzbergen aufbrechen. Und im nächsten Jahr soll es dann wieder in die Antarktis gehen.

Wir wünschen ihm für alle seine Expeditionen »Hals- und Beinbruch« und freuen uns jetzt schon wieder auf seinen Bericht aus Grönland.

Gerd Justin

Bilder: Conny Vogel



F.A.Z. vom 4.12.1987
67

Zum Whisky siebenhundert Jahre altes Eis

Polar 2 und Polar 4 fliegen zum Südpol / Die deutsche Station sinkt immer tiefer in den Schnee / Von Caroline Möhring

FRANKFURT, im Dezember. „Hinterher beschließt man jedesmal: Das tust du nie wieder! Aber dann, nach drei, vier Monaten, sieht das schon wieder anders aus – und schließlich ist man halt doch wieder dabei.“ Nickend hatte Konrad Vogel, Flieger aus Leidenschaft, den Worten seines Kameraden und Teamchefs Friedrich Schwacke zugestimmt – und so sind beide auch in diesem Jahr „wieder dabei“. Seit dem 1. Dezember sind sie im Auftrag des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung mit den beiden deutschen Polarflugzeugen, der Polar 2 und der Polar 4, unterwegs in Richtung Südpol. Die Reize dieses Abenteuers im Dienste der Wissenschaft könne wohl nur verstehen, wer es selbst erlebt habe. Auch darin sind sich die beiden einig, die im übrigen ganz sicher sind, daß sie sich stets felsenfest aufeinander verlassen können. Das nämlich sei das Wichtigste überhaupt für solch ein Unternehmen.

Schon der Überführungsflug hat manche Tücke – selbst wenn man von dem tragischen Zwischenfall im Frühjahr 1985 absieht (damals, nach der zweiten Expedition, war die Polar 3, das Schwesterflugzeug der Polar 2, auf dem Rückflug vor der afrikanischen Küste abgeschossen worden). Die Strecke von Hannover bis zur deutschen Antarktisstation „Georg von Neumayer“ mißt fast 20 000 Kilometer. Nach Unterbrechungen in Spanien und auf den Kanarischen und den Kapverdischen Inseln folgt die schwierigste Etappe, die Überquerung des Atlantischen Ozeans. Bis zum brasilianischen Recife sind es mehr als 3100 Kilometer, die in 8000 Meter Höhe – mit Sauerstoffmasken – geflogen werden müssen. Der achtstün-

dige Flug ist mit den zweimotorigen Propellermaschinen vom Typ Dornier 228 ohnehin nur bei exakter Kalkulation der Treibstoffvorräte und Windverhältnisse möglich; um das Gewicht dabei so gering wie möglich zu halten, wird mit nur je drei Mann Besatzung geflogen. An der südamerikanischen Küste entlang handelt man sich dann Stück für Stück weiter in Richtung Süden, zunächst bis Punta Arenas im südlichsten Zipfel Chiles. Dort werden die Flugzeuge umgerüstet, die Fahrwerke in einigen Tagen Arbeit durch Ski ersetzt. Dann geht es über eine chilenische und eine britische Station schließlich zur deutschen Überwinterungsstation an der nordöstlichen Weddellsee.

Die deutsche Station, die nach dem Gelehrten und Förderer der Polarforschung Georg von Neumayer benannt ist, liegt in der Atka-Bucht etwa drei Kilometer von der Schelfeiskante landeinwärts. Dort ist das Eis rund 200 Meter dick und bewegt sich im Jahr mehrere hundert Meter. Ganz allmählich sinkt auch die Station immer tiefer in den Schnee, Jahr für Jahr etwa einen halben Meter. Etwa zehn Jahre Lebensdauer gibt man ihr, denn die Stahlröhren, die sie umgeben, können eine Schneedecke von sieben Meter Höhe tragen. 50 Meter lang, 6,70 Meter hoch und 7,70 Meter breit sind die beiden Hauptröhren, die durch eine kleinere Röhre verbunden sind. In Containern sind in der ersten Röhre die technischen Funktionseinheiten untergebracht: Funkanlage und Verwaltung, Messe und Küche, Toiletten und Waschraum, die Schneeschmelze und eine Kraftzentrale. Sie enthält zwei Dieselgeneratoren für Arktik-Diesel, der bis minus 50 Grad

flüssig bleibt. Die Abwärme der Generatoren dient – über Wärmetauscher – der Heizung der Station. Wasser gewinnt man aus Schnee. Bis zu 100 Liter in der Stunde kann die Schmelze bereitstellen; gegen Ende des antarktischen Sommers freilich wird es mitunter schwierig, noch ausreichend sauberen Schnee herbeizuschaffen. In der zweiten Röhre befinden sich neben einer weiteren Kraftanlage zwei Laboratorien, neun Schlafräume und ein Hospital.

Eingeweiht wurde die erste deutsche Station im Februar 1981. Damit war eine Voraussetzung für die Aufnahme der Bundesrepublik in die sogenannte Konsultativrunde des Antarktisvertrages geschaffen, die von Zeit zu Zeit Empfehlungen für die Umsetzung der Ziele dieses Vertrages ausspricht. Der Antarktisvertrag, am 1. Dezember 1959 zunächst von Argentinien, Australien, Belgien, Chile, Frankreich, Großbritannien, Japan, Neuseeland, Norwegen, der Sowjetunion, Südafrika und den Vereinigten Staaten unterzeichnet, gilt als Grundgesetz der Antarktisforschung. Er soll die Unversehrtheit des Gebietes südlich des 60. Breitengrades sichern – das bedeutet auch, daß alles, was dorthin gebracht wird, nach Gebrauch wieder abtransportiert werden muß. Jegliche militärische Nutzung ist untersagt und auch die Gebietsansprüche mancher Staaten bleiben in ungeklärtem Zustand, zumindest bis 1991, denn der Vertrag trat 1961 in Kraft und hat zunächst eine Laufzeit von 30 Jahren. Viele Länder wollen die Antarktis, das letzte unzerstörte Gebiet der Erde, auch weiter als Erbe der ganzen Menschheit erhalten. Andere erheben Gebietsansprüche; Argentinien ließ in Erwartung zukünftiger Antarktis-Bürger gele-

gentlich sogar junge Familien mit schwangeren Frauen eine Weile dort leben.

Die deutsche Station erhält im südlichen Sommer jeweils kräftigen Zuwachs. Nicht nur die beiden Polarflugzeuge kommen dann „nach Neumayer“, auch das Forschungsschiff Polarstern wird dort um die Jahreswende erwartet. Es hat neue Lebensmittel, Brennstoffe, Maschinen und Ersatzteile an Bord, aber auch die nächste neunköpfige Überwinterungsmannschaft sowie zahlreiche Wissenschaftler und Techniker für die Sommerkampagne. Sie haben dort auch für die diesjährige Saison ein umfangreiches Programm. Dazu gehören unter anderem geodätische Messungen zur Eisdynamik auf dem Schelfeis, chemische Untersuchungen zur Aerosolverteilung in der Antarktis, eine internationale geologische Überlandexpedition in die nahen Kottasberge und eine Expedition in die Berge der Shackleton Range am Westrand des antarktischen Schildes, nur 1000 Kilometer vom Südpol entfernt.

Seit vier Jahren wird dieses Projekt Geisha I (German Expedition into Shackleton Range) vorbereitet, als gemeinschaftliches Unternehmen des Alfred-Wegener-Instituts, der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe und mehrerer Universitäten. Anfang Januar sollen dreizehn Geologen mitsamt ihrer Ausrüstung von der britischen Station Halley Bay aus in die Berge geflogen und dort fünf Wochen später wieder abgeholt werden. Schon in dem vergangenen Jahr hatte Friedrich Schwacke mit der Polar 2 das Gelände erkundet und ein geeignetes Gebiet für Landemanöver ausgemacht,

Fortsetzung auf Seite 10

Samstags laden die Briten am Pol zum „candlelight-dinner“

das er zu Ehren seiner Heimatstadt Gelnhausen-Valley nannte. Trotz aller Vorbereitungen aber macht vor allem dieser Teil der Expedition den Piloten Sorge. Im Polargebiet muß jedes Vorhaben sehr präzise geplant sein, ob man es dann aber auch ausführen kann, hängt vor allem vom Wetter ab – und das ist selbst im Sommer keineswegs verlässlich.

Die Temperaturen steigen dann zwar auf minus 20 bis 0 Grad, doch auch im Sommer gibt es außer dem ständigen Wind heftige Schneestürme, die den Betrieb für mehrere Tage lahmlegen können. Anschließend müssen dann Flugzeuge und andere Gerätschaften erst mühsam aus dem Schnee ausgegraben werden. Manch schöner Plan kann so durcheinandergeraten, Ersatzprogramme liegen aber meist bereit. Im vergangenen Jahr etwa gelang es der Polarstern nicht, wie geplant bis zur deutschen Sommerstation Filchner vorzudringen. So wurden nur die Flugzeuge dorthin geschickt, um die Station zu versorgen; denn diese Station steht auf Stelzen über der Schneeoberfläche und muß gelegentlich hoch-

gekurbelt werden, damit sie nicht zudrückt. Meßflüge, so sagt Schwacke, werden in der Regel abgebrochen, wenn die Bedingungen zum Ende des antarktischen Sommers schlecht werden – doch in diesem Jahr gilt es, Menschen sicher heimzuholen. Sicherheit sei das oberste Gebot, heben die Piloten hervor und fügen besorgt lächelnd hinzu: „Wissenschaftler sind manchmal wie die Kinder. Voller Begeisterung laufen sie soweit wie möglich und bauen irgendwo ihre Station – und wir müssen sie dann wieder rausholen.“

Viel wird von den Piloten in der Antarktis gefordert, und nicht ohne Stolz erwähnen die beiden deutschen Flugzeugführer, es gebe auf der Erde wohl „überhaupt nur zwanzig oder dreißig Menschen, die das können“. Man hat nicht nur mit extremen Bedingungen zu kämpfen, mit unbekanntem Gelände und oft sehr schlechter Sicht, auch viele der üblichen Navigationsinstrumente versagen in der Nähe der Pole. Von der Erfahrung und dem Können der Piloten aber hängen mitunter Menschenleben ab.

In der vergangenen Saison etwa konnten die deutschen Piloten in einer dramatischen Rettungsaktion vier schwerverletzte Russen bergen, die mit einem Hubschrauber abgestürzt waren. Anschließend gab es dann ein großes Dankes-Fest an Bord eines russischen Schiffes. „Die Russen mahlen dann Kaffee und teilen den letzten Wodka oder ihr größtes Vermögen, das letzte Stück Schokolade“, berichtet Friedrich Schwacke. Großherzige gegenseitige Hilfe freilich, fügt Konrad Vogel hinzu, sei in der lebensfeindlichen Weite ohnehin üblich.

Auch die Geselligkeit beim Essen spielt eine große Rolle. Erst die Mahlzeiten geben dem unendlichen Tag des polaren Sommers eine Struktur. Die Briten veranstalten sogar jeden Samstag ein traditionelles „candlelight dinner“ mit Krawattenpflicht und zwei Butlern, umschichtig dargestellt von den Bewohnern der jeweiligen Stationen. Ganz so formell geht es bei den Deutschen nicht zu. Aber auch dort weiß man nach den Strapazen des Tages mitunter einen gepflegten Whisky zu schätzen – mit 700 Jahre altem Eis.



Die Polar 2 ist eine Dornier Do 228/100 im Einsatz für das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung.