

Als Schweizer 1969 bei der Biafra-Luftbrücke – Teil 2

# Motorpannen und Abschuss



Der Tiefflug der Boeing C-97G HB-ILY am 29. August 1969 über die Südatlantikküste bei Cotonou war das «Abschiedsgeschenk» für Marcel Tschudin. Diese C-97 existiert heute noch und steht mit Balair-Aufschrift und roten Kreuzen im Pima Air Museum in Tucson, Arizona.

Mitte 1969 spitzte sich die Lage in Biafra zu. Eine schwedische DC-7B, die fürs Rote Kreuz unterwegs war, wurde abgeschossen. Daraufhin weigerten sich die anderen Besatzungen weiterzufliegen. Mittendrin war der Schweizer Marcel Tschudin, der vor 50 Jahren für Balair und das IKRK in Cotonou arbeitete. Der erste Teil seiner packenden Story ist in der April-Ausgabe erschienen.

## Rückblick von Marcel Tschudin

Nach nur drei Tagen Erholung in Basel sass ich am Donnerstag, 15. Mai 1969, um 9 Uhr bereits wieder an Bord der DC-7B SE-ERO des schwedischen Roten Kreuzes, um von Basel via Malta zurück nach Cotonou zu fliegen. Aber irgendwie fühlte ich mich nicht wohl in meiner Haut. Zuviel war in letzter Zeit passiert. Die Übergabe der vier Särge mit den Balair-Fliegerkameraden an die Angehörigen im Balair-Hangar werde ich nie vergessen. Als die Crew den Motor Nummer 3 der DC-7B startete, kam in mir plötzlich ein beklemmendes Gefühl auf: Jetzt gab es kein Zurück mehr. Im Gegensatz zu meinem ersten Flug nach Cotonou wusste ich nun sehr gut, was auf mich zukam.

« Ich liess erneut meine besorgte Familie zurück, meine Kollegen – und den FCB, der auf Meisterkurs war!

## Kein Treibstoff in Malta

Die Tatsache, mit einer DC-7B fliegen zu können, liess mich für den Moment die belastenden Gedanken vergessen. Schon war unter uns Basel zu sehen: Da unten liess ich erneut meine besorgte Familie zurück, meine Kollegen – und den FCB, der auf Meisterkurs war! Für einen erst 23-Jährigen war das Ganze wohl doch etwas zu viel, denn irgendwie übermannten mich Panikgefühle. Der Loadmaster hatte meinen Gefühlszustand bemerkt und fragte mich besorgt: «Hey, are you okay?». Ein Blick aus dem Cockpit auf das vor uns liegende Alpenpanorama brachte mich glücklicherweise schnell wieder auf andere Gedanken.

Eine kleine Überraschung gab es kurz nach der Zwischenlandung in Malta: «There is no Avgas available for you...» Der Captain entschied, dass wir einen Nightstop einlegen. Am frühen Morgen kam dann die gute Kunde, dass wir Avgas bekommen würden – es sei bereits transportbereit im Hafen. Am Nachmittag konnten wir dann endlich weiterfliegen

und ich kam schliesslich gegen Mitternacht mit einem Tag Verspätung in Cotonou an, wo ich ungeduldig erwartet wurde.

## Hektischer Wiedereinstieg

Am nächsten Morgen ging ich gleich ins IKRK-Büro, wo ich um 10.45 Uhr den Flight-Schedule für den 17./18. Mai 1969 zusammenstellte und publizierte. Am Start waren diese Nacht die DC-6A/B HB-IBS, die beiden C-97G HB-ILX/Y und die DC-6B TF-FRA. Die HB-ILZ flog nicht, sie musste dringend in die Maintenance und startete am 18. Mai um 6.17 Uhr Richtung Tel Aviv. Die HB-IBS flog nach den drei Uli-Rotationen noch am gleichen Morgen um 7.42 Uhr einen Feeder-Flug nach Basel. Und schliesslich flog «meine» DC-7B SE-ERO um 11 Uhr zu ihrer Basis in Santa Isabel weiter. Welch hektischer Einstieg nach meiner Ankunft in Cotonou!

Für die kommende Nacht standen uns nur noch drei Flugzeuge zur Verfügung. Der Einsatzplan mit zwei C-97G und einer DC-6B für



Wie eng die Transporter ab und zu in Formation flogen, zeigt diese Aufnahme der Balair DC-6B HB-IBR aus dem C-97-Cockpit. Sie wurde nach dem Biafra-Einsatz ausser Dienst gestellt.

den 18./19. Mai war dann auch entsprechend mager. Aber es kam noch schlimmer: In der Nacht vom 21. auf den 22. Mai flogen nur eine C-97G und die DC-6B der isländischen Fragtflug. Für eine zweite C-97G hatten wir kurzfristig keine komplette Besatzung einsatzbereit. Nach der Rückkehr der HB-IBS aus Basel operierten wir ab dem 26./27. Mai wieder mit zwei C-97G HB-ILX/Y, der DC-6A/B HB-IBS und der DC-6B TF-FRA.

### Fast-Kollision

Inzwischen war die Idee verwirklicht worden, die C-97G mit Holzpaletten, die jeweils links und rechts an der Decke auf Rollen befestigt waren, auszurüsten. Die nötigen Vorrichtungen

waren in diesen Flugzeugen für das «Aerial Dropping» bereits vorhanden. Damit konnten wir in Biafra die Hilfsgüter in der halben Zeit ausladen: Das Heck wurde geöffnet, das Flugzeug rollte leicht an und so gab es eine Art Dominoeffekt und eine Palette nach der anderen rollte rückwärts zur Luke. Die Ladung fiel dann aus etwa 1,5 Metern auf den Boden und der Loadmaster schnappte die an Seilen befestigten leeren Paletten und legte sie in einen dafür vorgesehenen Stauraum. Um dieses System im Einsatz zu sehen, flog ich am 1. Juni auf der dritten Rotation mit der HB-ILY als zweiter Loadmaster nach Uli. Die Einrichtung funktionierte wirklich sehr gut, nach knapp 20 Minuten waren die 16,5 Tonnen Milchpulver ausgeladen. Aber ich bemerkte auch, dass

das Bodenpersonal in Uli unsere Begeisterung nicht teilte. Sie mussten nämlich die Säcke vom Boden aufnehmen und auf Lastwagen verladen. Normalerweise wurde vom Flugzeug direkt auf die Lastwagen umgeladen.

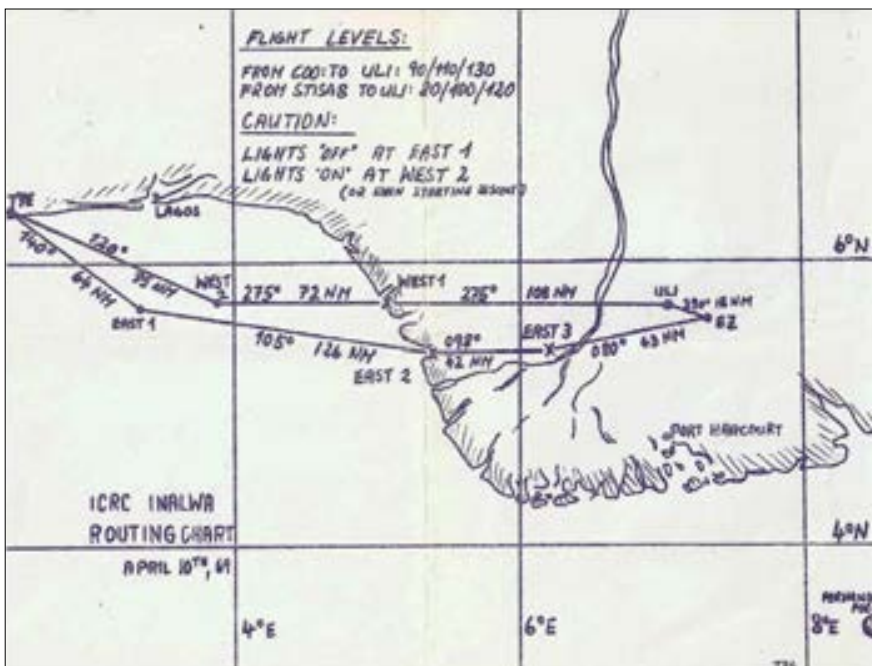
«Ja, das war verdammt knapp gewesen. Zwei oder drei Sekunden hatten da über unser Leben entschieden.»

Auf dem Rückflug gab es kurz nach dem Start eine grössere Aufregung. Wie ein schwarzer Geist kreuzte uns ohne Vorwarnung ein anderes Flugzeug und flog sehr nahe an uns vorbei – natürlich ohne Positionslichter. Wir konnten sogar den Schein der erleuchteten Instrumente im Cockpit für den Bruchteil einer Sekunde erkennen. Für einen Moment herrschte absolute Stille im Cockpit der C-97G – gefolgt von einer lauten Fluchtirade der Piloten. Ja, das war verdammt knapp gewesen. Zwei oder drei Sekunden hatten da über unser Leben entschieden. Ich fragte mich unweigerlich: «Was zum Teufel machst Du hier eigentlich?» Die Stimmung im Cockpit blieb auf dem ganzen Rückflug auf dem Nullpunkt. Keine Sprüche, kein Tiefflug übers Meer. Im ersten Sonnenlicht landeten wir dann kurz nach 7 Uhr in Cotonou. Die Crew schrieb anschliessend einen Rapport. Später erfuhren wir, dass es eine DC-7B des schwedischen Roten Kreuzes war, dessen Crew sich angeblich verfliegen hatte...

### Verkehrsunfall mit Folgen

Nicht weniger aufregend verlief dann auch mein Nachhauseweg in Cotonou. Dort gab es damals eine Art «Public Transport» mit kleinen Peugeot-Lastwagen. Die Passagiere sassen oder standen auf der Ladefläche. Sobald jemand aussteigen wollte, klopfte man auf das Dach im Führerhaus. Ich fuhr hinter einem solchen Gefährt und dachte, dass es auch jetzt so sei, als es vor mir unvermittelt stoppte. Ich wollte deshalb zügig links überholen. Doch direkt vor mir sah ich zwei Polizeimotorräder und dazwischen die Präsidentenlimousine mitten auf der Strasse mit etwa 100 km/h direkt auf mich zurasen. Ich hatte keine Chance – ich riss das Steuer nach rechts und donnerte in den Kleinlaster mit den Fahrgästen.

Ich bremste zwar noch, aber mein Aufprall war heftig. So brach ich mit meinem rechten Knie den Zündschlüssel im Zündschloss ab. Der Schock war gross und ich wie gelähmt.



Nach dieser von Hand gezeichneten Karte flogen die Crews nachts nach Uli, wobei fast die halbe Strecke ohne Positionslichter zurückgelegt werden musste.



Mein grosses Glück war, dass ein Fahrzeug des IKRK vorbeifuhr und der Fahrer mich erkannte. Denn bereits brausten die beiden Polizisten mit den Motorrädern wieder heran und wollten mich verhaften, da ich offensichtlich einen Anschlag auf den Präsidenten ausüben wollte... Als mein IKRK-Kollege realisierte, dass ich doch einige Verletzungen erlitten und insbesondere eine offene Fleischwunde hatte, konnte er erwirken, dass ich sofort in das IKRK-Büro gefahren wurde, um dort ärztlich behandelt zu werden. Ein IKRK-Mitarbeiter blieb als «Pfand» am Unfallort zurück. Zum zweiten Mal an diesem Tag war mein Schutzengel gefragt. Eine gute Woche später vernahm ich, dass der Fall in Güte beigelegt wurde und ich weder angeklagt noch ausgewiesen würde.

### MiG-17 schoss DC-7B ab

Hingegen verlief die Flugoperation in den folgenden Tagen ohne nennenswerte Zwischenfälle und ohne spezielle Highlights bis zur tragischen Nacht vom 5. auf den 6. Juni 1969, die für unsere Operation «Inalwa» eine entscheidende Wende brachte. Die DC-7B SE-ERP wurde von einer nigerianischen MiG-17 aufgespürt und kaltblütig abgeschossen – trotz Rotkreuzbemalung. Die Maschine war aus Fernando Po Richtung Uli Airstrip unterwegs – anscheinend noch vor dem Ein-dunkeln. Dadurch wurde sie zu einer leichten Beute für den MiG-Jäger. Das Gerücht ging um, es sei ein genau geplanter Racheakt der nigerianischen Luftwaffe gewesen, dies wegen den erfolgreichen Luftangriffen auf verschiedene nigerianische Luftstützpunkte durch den schwedischen Grafen von Rosen mit seinen einmotorigen Malmö MFI-9B «Minicoins» (die spätere Bölkow Bo 208 Junior, auch «Biafra Babies» genannt).

Sofort wurden alle IKRK-Flugzeuge, die in dieser Nacht schon Richtung Uli unterwegs waren, nach Cotonou zurückbeordert, es waren dies die HB-IBS, die -ILX, -ILY und die TF-FRA. Nun war beim IKRK plötzlich Feuer im Dach: Die Besatzungen weigerten sich, Flüge zum Uli Airstrip durchzuführen und die Operation wurde drei Tage ausgesetzt. Die Crews verlangten eine Garantie, dass die IKRK-Flugzeuge nicht zum Abschuss freigegeben sind. So mussten wir alle Flüge nach Uli bis auf Weiteres einstellen. Botschafter Lindt versuchte sofort mit Nigeria einen Deal auszuhandeln und flog mit der King Air HB-GBK nach Lagos. Dort erlebte er dann seine grösste Niederlage: Am 14. Juni 1969 wurde er von der nigerianischen Regierung zur «Persona non grata» erklärt. Am 19. Juni 1969 trat Botschafter August Lindt formell von seinem Amt zurück.

Q.I.C.R. I.C.R.C.

FLIGHT - SCHEDULE FOR OPERATION 4/5-5-1969

Flight-Number:	Type:	Aircraft:	OOO STD	ULI STA	ULI STD	OOO STA	Remarks:
01	C-97B	HB - ILS	1630	1830	1900	2020	
02	DC-6A/B	IBS	1640	1820	1890	2010	
03	DC-6A/B	IBT	1655	1835	1905	2025	
04	C-97B	ILY	1715	1915	1945	2105	
05	DC-6B	TF - FRA	1900	2040	2110	2230	
06	DC-6A/B	HB - IBS	2050	2230	2300	0020	
07	DC-6A/B	IBT	2105	2245	2315	0035	
08	C-97B	ILS	2120	2320	2390	0110	
09	C-97B	ILY	2205	0005	0035	0155	
10	DC-6B	TF - FRA	2315	0055	0125	0245	
12	DC-6A/B	HB - IBS	0100	0240	0310	0430	
13	DC-6A/B	IBT	0115	0255	0325	0445	
14	C-97B	ILS	0210	0410	0440	0600	
15	C-97B	ILY	0255	0455	0525	0645	

HEADLINES: first take-off at 1630n  
latest arr OOO at 0200n for 3rd flt

ALL TIMES ARE G M T

---

LOADMASTERS: HB - IBS = ANDRES  
IBT = ALNDRS  
HB - ILS = HELMERSON  
ILY = FINKL  
TF - FRA = ODIER

---

for FLIGHT-OPERATIONS:  
*H. Tschudin*  
H. Tschudin

Issued 4/5/69  
111514/tee

So präsentierte sich ein typischer Tagesflugplan für die Planung der Ladungen und den Ablauf auf dem Flughafen Cotonou, den Marcel Tschudin erstellte.



Mit einem vom Militär ausgeliehenen Kran erfolgten so in Cotonou die Motorenwechsel unter freiem Himmel, hier an einer DC-6A/B.



Der Besuch des gabunischen Staatspräsidenten mit seiner DC-6B TR-KEA beeinträchtigte nicht nur die Hilfsoperationen in Cotonou, Marcel Tschudin erlitt deswegen auch einen Autounfall.

## Zurück nach Basel

Wir benutzten die Flugpause, um die C-97G HB-ILY zur Maintenance nach Tel Aviv zu fliegen. Am 8. Juni machten wir gemäss meinen Notizen mit der HB-IBS einen Spezialflug nach Luanda. Via AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) bekam ich am 11. Juni die Instruktion, dringend nach Basel zurückzukehren. In Basel fand Ende Juni/Anfang Juli die Gymnaestrada statt und deshalb war eine grosse Anzahl Spezialflüge angemeldet. Ich sollte im Traffic temporär aushelfen. Flexibilität war gefragt.

Aufgrund der unübersichtlichen Situation entschied die Balair die HB-IBS für einen Feeder-Flug nach Basel einzusetzen, mit Abflug in Cotonou am Samstag, 14. Juni 1969. Damit war ich sehr viel schneller als erwartet wieder zurück in Basel. Gleich nach meiner Rückkehr sprach ich mit der Balair über eine mögliche frühzeitige Vertragsauflösung, was aber abgelehnt wurde, denn man rechnete damit, dass die Operation «Inalwa» in Kürze wieder aufgenommen würde.

«Glücklicherweise wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass ich kurz vor dem abenteuerlichsten Flug meines Lebens stand.»

## Abenteuerlicher C-97-Flug

Es dauerte aber bis zum 23. Juli bis ich den «Marschbefehl» erhielt und mit der Swissair von Basel nach Genf flog, um vom IKRK Neuigkeiten zu erhalten. Am Morgen des 25. Julis war es dann soweit: die HB-ILX war voll beladen, inklusive einem alten Balair VW-Bus, der in Cotonou bereits ungeduldig erwartet wurde. Die geplante Flugroute war Genf-Barcelona-Las Palmas-Dakar-Niamey-Cotonou mit einem Crewrest in Las Palmas. Aber es kam ganz anders... Glücklicherweise wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass ich kurz vor dem abenteuerlichsten Flug meines Lebens stand.

Das IKRK bekam keine Überflugrechte mehr für Nordafrika, deshalb musste der Umweg über Las Palmas eingeplant werden. Aber mit Vollast schaffte es die C-97G nicht direkt von Genf nach Las Palmas und so legten wir bereits in Barcelona einen Fuelstop ein. Während des Starts in Barcelona gab es einen Knall und ein Motor verabschiedete sich noch vor V1. Der Start wurde sofort abgebrochen. Die IAI-Mechaniker meinten, in sechs bis sieben Stunden sollte der Zylinder gewechselt sein. Wie geplant ging es dann gegen Abend weiter. Zweiter Versuch. Wir flogen vielleicht zehn Minuten und waren bereits über dem Meer, als es erneut heftig knallte und Engine Nummer 3 abgestellt wurde. Die Rate of Climb war mit unserer Ladung eher bescheiden. Der Captain entschied, in Palma zu landen – Barcelona hatten wir ja bereits gesehen. Beim Anflug auf

Palma flogen wir relativ tief über Alcudia, wo damals nur ein oder zwei Hotels am langen Strand standen. Eines davon wurde unser Crewhotel. Die IAI-Mechaniker gaben wieder ihr Bestes: bereits am nächsten Nachmittag flogen wir weiter nach Las Palmas, wo wir um 21 Uhr ankamen. Da die Crew die grosse Verspätung einholen wollte, wurde der geplante Crewrest gestrichen. So starteten wir gegen 23 Uhr in Richtung Dakar. Alle vier Motoren brummen wie es sich gehört und so nahm ich zwei Wolldecken und machte es mir auf dem Dach des VW-Busses bequem. Ein perfektes Bett, schon fast «Business Class».

## Rauch im Flugzeug

Mitten im Tiefschlaf wurde ich plötzlich durch einen Höllenlärm aufgeschreckt und hörte, dass mein Name gerufen wurde – man hatte mich auf dem VW-Dach nicht gesehen. Ich realisierte, dass Rauch im Flugzeug war und der Lärm durch das Öffnen der Notausgänge verursacht wurde. Ein Blick aus dem Kabinenfenster zeigte mir, wie tief wir über das Meer flogen. Ich musste sofort eine Schwimmweste anziehen und kassierte von der Crew eine Standpauke. Ich erfuhr, dass die APU (Auxiliary Power Unit) im unteren Stock brannte und die Gefahr bestand, dass das Feuer auf den Benzintank übergreifen könnte. Nach einer gefühlten Ewigkeit meldeten dann die mitfliegenden IAI-Mechaniker, dass das Feuer gelöscht sei. Wir landeten ohne weitere Probleme in Dakar. Nach einem Minimum-Crewrest starteten wir



Richtung Niamey – aber der Flug dauerte nicht lange: Motor Nummer 3 – welcher sonst – wurde abgestellt.

Wir landeten nach 15 Minuten erneut in Dakar. Schon waren die bedauernden IAI-Mechaniker wieder gefordert. Nach der Reparatur flogen wir dann endlich durch bis nach Niamey, wo wir einen Fuelstop einlegten. Ich spazierte auf dem Tarmac herum und sah dabei einen einsamen Karton mit der Aufschrift: «Balair Delegation, Cotonou». Ich rief einen Kollegen und wir verstauten den Karton möglichst diskret in unserem Flugzeug. Der letzte Hüpfen nach Cotonou verlief ohne weitere Probleme.

Im Karton fanden wir mehrere kleine Pakete gefüllt mit Schweizer Schokolade und Weihnachtskarten adressiert an einzelne Personen (etwa den Airport Manager Cotonou). Wie kam dieser Karton nach Niamey? Das werden wir wohl nie erfahren. Klar überliefert ist hingegen, dass die Milchsokolade noch geniessbar war, obwohl sie sechs Monate lang auf dem Tarmac jeden Tag flüssig wurde und nachts wieder fest.

## Nigerianer kontrollierten Flüge

Bei meiner Rückkehr nach Cotonou am 29. Juli war nichts mehr wie vorher. Die Stimmung war sehr gedrückt, geflogen wurde nicht. Seit dem 30. Juni durfte das IKRK eigentlich nur noch nach Uli fliegen, wenn die Ladung vorher von den nigerianischen Behörden kontrolliert und freigegeben wurde, eine reine Schikane gegen das IKRK. Die DC-6B der Frachtflug – so sagte man mir bei der Ankunft – sei trotzdem hie und da direkt nach Uli geflogen.

Am 4./5. August war es dann endlich soweit und wir machten die ersten offiziellen IKRK-

Versuchsflüge via Lagos, das heisst wir flogen Cotonou-Lagos-Uli Airstrip-Lagos-Cotonou. In Lagos wurden dann die Flugzeuge von den nigerianischen Behörden kontrolliert. Wir flogen in dieser Nacht je einen Flug mit der HB-ILY/ILZ und mit der TF-FRA. Ich konnte nie schlüssig herausfinden, wieso wir als IKRK danach trotz der erfolgreichen Versuchsflüge nicht mehr weiterflogen. Angeblich gab es spezifische Drohungen gegen IKRK-Flugzeuge.

## Formationsflug zum Abschied

Da aber die Joint Church Aid, Flughilf und auch das schwedische Rote Kreuz weiterhin nach Uli flogen, beschränkten wir uns in der Folge auf einige Feeder-Flüge mit Nachschub, wie etwa dringend benötigtes Motorenöl, von Cotonou zu deren Basis in Sao Tome oder Santa Isabel.

Zu diesem Zeitpunkt wurde mir immer klarer, dass ich meine «Mission» in Cotonou frühzeitig beenden wollte. Diese Feeder-Flüge konnten auch ohne mich stattfinden. Nachdem klar wurde, dass ich bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit nach Basel zurückkehren möchte, wollten die Besatzungsmitglieder der Stratocruiser für mich ein Abschiedsfest organisieren. Man dachte dabei an eine riesige Strandparty mit «Wein, Weib und Gesang». «Just name it – we do it», meinte Chefpilot Ernie Anderson. Weil ja die Flugzeuge am Boden festsassen und die Besatzungen entsprechend unter Entzugserscheinungen litten, dachte ich mir etwas Spezielles aus: Ein Formationsflug mit den beiden C-97G Stratocruiser und mit der King Air als Fotoflugzeug. Und so ergab es sich, dass einige «Testflüge» nötig wurden und wir diese dann als Formationsflug organisier-

ten. Daraus entstanden am 19. August 1969 die berühmten «In-flight» Bilder über der Küste von Cotonou mit den beiden C-97G HB-ILY und HB-ILZ, fotografiert aus der King Air HB-GBK (siehe SkyNews.ch 04/2019). Nach dem Flug hatte ich damals natürlich keine Ahnung, ob die Bilder überhaupt gelungen waren oder nicht. Denn damals gab es ja nur Dias – und eine Portion Glück für den Fotografen.

Am 31. August 1969 flog ich zum letzten Mal im geräumigen Cockpit einer C-97G Stratocruiser auf einem Feeder-Flug von Cotonou nach Sao Tome und zurück. Meinen allerletzten Einsatz hatte ich am 12. September mit der DC-7B SE-ERF des schwedischen Roten Kreuzes auf einem Feeder-Flug von Cotonou nach Santa Isabel und zurück. Bereits am 13. September sass ich dann in einer DC-8-53 der Air Afrique und flog via Abidjan und Paris-LBG zurück nach Basel.

«*Noch heute, nach 50 Jahren, holen mich hie und da die schlimmen Bilder aus Biafra ein.*»

Damit endete ein unglaubliches Kapitel in meinem damals noch jungen Leben. Noch heute, nach 50 Jahren, holen mich hie und da die schlimmen Bilder aus Biafra ein. Dafür gibt es kein Vergessen. Es gibt auch eine sichtbare Erinnerung an dieses Abenteuer: Ich hatte mir geschworen, meinen Bart, den ich während der Biafra-Operation wachsen liess, nie mehr abzuschneiden, falls ich je gesund nach Hause zurückkehre. Und so bin ich noch heute Bartträger. +



Der Linienflug der Air Afrique mit dem Nachtstopp ihrer DC-3 TT-EAA nahm jeweils eine wichtige Parking-Position weg.