

Tiefer Flug, gute Landung

von Hugo Peters

(aufgenommen, aufgeschrieben und übersetzt aus dem Russischen von Johann Kehler 2011)



Die Geschichte meines Lebens ist sehr lang, mein Alter ist immerhin schon fast 74 Jahre. Ich erinnere mich oft an meine Vergangenheit, meine Kindheit, Kinderheim, der Nachkriegswiederaufbau und als ich aus dem Kinderheim zur Erziehung nach Susanowo, in die Familie meines Onkels Jakob Kehler, Tante Margarethe und Oma, gebracht wurde. Es war in den Nachkriegsjahren. Sie holten mich aus einem körperlich hilflosen Zustand, ich war so gut wie hoffnungslos. Sie holten mich körperlich neu ins Leben und in dieser Familie erfuhr ich von Jesus Christus. In diesen Jahren nahm ich Ihn auch inbrünstig an. In meiner Kindheit habe ich großen Wert auf Jesus Christus gelegt, aber mein Leben gestaltete sich so, dass, solange ich denken kann, seit dem Alter von 3 Jahren, ich sehr von Luftfahrt geträumt habe. Später, als ich schon das Bein wegen meiner Unachtsamkeit verloren hatte, habe ich deswegen sehr gelitten. Eines Tages, als wir vom Gottesdienst gingen, sagte meine Tante Tabea zu mir: *„Siehst du, du wolltest partout in das Flugwesen, dir wurde aber gesagt, dass du in das Bibelseminar gehen sollst. Gott hat dir das Bein genommen und jetzt taugst du nicht für die Luftfahrt, aber für das geistliche Seminar ist dir die Tür immer noch offen.“* Ich konnte es damals nicht verstehen. Tabea war damals noch jung und es war ein Fehler von ihr mir solches zu sagen. Ich begann innig zu beten, dass Gott mir das Bein wiederherstellen solle. Als Oma eines Tages mein Gebet hörte sagte sie: *„Bitte nicht darum, dein Bein wird nicht neu wachsen.“* Danach fuhr ich mit dem Fahrrad in die Berge (Hügel) in der Nähe von „Чёрная гора“, die mir schon immer sehr gefielen. Dort hielt ich an, schnallte meine Prothese ab, legte mich ins Gras, weinte und bat: *„Herr gib mir mein Bein zurück, ich möchte so gerne fliegen.“* Das Bein wuchs aber nicht wieder und in meiner Seele wuchs eine Rebellion, eine Empörung gegen Gott. Ja, ich unbedeutender schwacher Mensch, rebellierte gegen Gott.

Weil in unserer Erziehung nicht nur die Familie, aber auch die sowjetische Ideologie eine große Rolle spielte, mit ihren Kriegshelden und selbstverständlich dem Komsomol, beschloss ich, mich selbst durchzuschlagen. Ich verließ Susanowo und nach 10 Jahren hartnäckiger Arbeit, im Verlaufe derer ich auf allen möglichen Segelflugzeugtypen geflogen bin, wurde ich letztendlich Pilot in einem richtigen Flugzeug. Mein Traum hatte sich erfüllt! Ich war Flieger, zwar nur im Rahmen des DOSAAF¹. Ich schleppte Segelflugzeuge. In meinen Augen dachte ich, dass ich eine unerhörte, unmögliche Höhe erklommen hatte. Im gewissen Grade entsprach es auch der Wirklichkeit, weil in der UdSSR es bis dahin keinen Piloten gab (*Anmerkung: in Friedenszeiten*), der ohne Bein geflogen wäre oder zum Fliegen für die Art von Flugtechnik zugelassen wurde, welche ich damals flog.

Es verging noch viel Zeit und in das Zentralkomitee des DOSAAF kamen Generäle dazu, die mich ablehnten; auch Marschall Pokryschkin lehnte mich ab. Es waren lange Jahre voller Kampf. Am Ende musste ich den DOSAAF verlassen. So landete ich in der zivilen Luftfahrt. Dort aber waren die Forderungen dermaßen hoch, dass sogar viele hochrangige Piloten - Helden der UdSSR, die mir sehr sympathisierten, zum Beispiel Alexej Petrowitsch Maresjew und Mark Lasarewitsch Gallaj – ein Versuchspilot, der sehr berühmt war, der die Schallmauer durchbrochen hatte und am Leben blieb, mir alle sagten: *„Wenn es im DOSAAF nicht geklappt hat, dann kannst du vom Aeroflot nicht träumen.“* Aber mein Traum erlosch nicht. Ich setzte den Kampf weiter fort, und am Ende wurde ich Flieger der zivilen Luftfahrt. Hier wurden Menschen befördert, selbst das Niveau war hier bedeutend

¹ Freiwillige Gesellschaft zur Förderung von Armee, Luftstreitkräfte und Marine

höher als im DOSAAF. Das schien allerdings nahe zu unerreichbar zu sein. Viele Jahre habe ich in dieser Fluggesellschaft gearbeitet. 10 Jahre lang bin ich in führenden Positionen geflogen.

Noch als ich mich zum Aeroflot durchkämpfe, bin ich sehr vielen Menschen begegnet. Viele hochrangige Menschen haben an meinem Schicksal teilgenommen, viele Generäle sogar Marschälle. Sehr viele kluge, talentierte Ärzte, unter ihnen waren Ärzte aus dem Volke Gottes (Juden), die mich bedeutend besser verstehen konnten als alle andere. Sie haben mir wirklich geholfen, sie öffneten mir den Weg in die Luftfahrt. Als ich schon in der zivilen Luftfahrt war, erschien in meinem Medizinausweis die Eintragung, dass ich der einzige Flieger in der UdSSR sei, welcher in die Luftfahrt mit einer Prothese gekommen ist. Das heißt, während des Krieges gab es einige wenigen Piloten, die auch ohne ein Bein, sogar überhaupt ohne beide Beine geflogen sind. Es gab sogar einen, der mit einem Arm geflogen ist, zwar nicht sehr lange. Sein Flugzeug PO-2 wurde extra für ihn umgerüstet. Sie alle flogen nicht lange und sobald der Krieg zu Ende war, wurden sie alle aus der Luftwaffe entlassen. Diese waren aber bereits Piloten, bevor sie die Behinderung bekamen.

Mein Fall widersprach der medizinischen Theorie, die besagte das: „Ein Mensch der eine Prothese hat, kann nicht Erfahrung durch Übung erwerben, kann nicht das Flugzeug durch die Prothese fühlen, wenn er davor keine solche Übung gehabt hat.“ In diesem lag mein Unterschied zu demselben Maresjew, mit dem ich oft verglichen wurde, obwohl ich solche Vergleiche natürlich ungerecht finde. Maresjew hatte zwei Prothesen, ihm fehlten beide Beine und bei mir war doch das Knie geblieben und obendrein 11 cm vom Stummel. Auf diesen Unterschied hat mich ein Arzt selbst hingewiesen. Es war der Oberst Greifer Grigorij Ruwimowitsch, ein Jude, der Maresjew seinerzeit die Zulassung erteilt hatte und der mir im Jahre 1958 den Weg, die Tür zur Luftfahrt eröffnet hatte. Im Aeroflot hatte ich eine erfolgreiche Karriere, man schätzte mich sehr. Ich fühlte mich wie im siebten Himmel, ich war glücklich, dass ich fliegen kann. Aber ich begann mir immer öfter Gedanken zu machen: „Wieso ist es mir gelungen solchen Weg durchzugehen, der keinem anderen möglich war?“ Leute wandten sich zu mir: „*Hilf, du weißt doch wie es ist, du bist es alles durchgegangen.*“ Ich habe geholfen so gut ich konnte. Aber keiner konnte meinen Weg wiederholen. Erst später begann ich es zu verstehen. Aus meiner eigenen Kraft hätte ich diesen Weg nicht gehen können.

Es gab viele Entbehrungen und als im fernen Osten der erste Offizier eines Schiffes (капитан первого ранга) Kusnezow plante ein Filmdrehbuch über mein Leben zu schreiben, strich der Sekretär der Regionsparteiverwaltung für den fernen Osten diese Idee einfach. Er sagte: „*Es ist nicht charakteristisch für die sowjetische Wirklichkeit, zu viele Schwierigkeiten.*“ Er verbot einen Dokumentarfilm zu drehen. (Anmerkung J.K.: *Der Film erschien trotzdem und kostete dem Offizier Kusnezow zwei Abmahnungen und letztendlich auch seinen Job.*). Ich erwog das alles, besonders in den Jahren als ich schon in der zivilen Luftfahrt geflogen bin und ganz besonders in Schlüssel- und Kommandopositionen. Ich hatte bis zu 50 Piloten des Geschwaders unter meinem Kommando, die mir unterstellt waren, die ich trainierte, kontrollierte, für die ich Zulassungen ausgab usw. Wir flogen am Tag und bei Nacht, bei allerschlechtestem Wetter, im Unwetter und Nebel, wir haben die kompliziertesten Aufgaben ausgeführt.

Ich dachte immer öfter nach: „Wie konnte ich so einen Weg durchgehen?“ Ich erinnerte mich an Worte, die in der Bibel geschrieben sind: „*Meine Wege sind nicht eure Wege, meine Gedanken sind nicht eure Gedanken.*“ Dann plötzlich konnte ich es verstehen: Gott hatte meine Kindergebete doch erhört! Es hatte sich rausgestellt, dass ich eine Antwort auf meine kindlichen Gebete bekommen habe und zwar durch meinen Lebensweg, welchen keinem gelungen war nachzuahmen.

In meinem Leben gab es viele interessante Ereignisse, ich kann die jetzt nicht alle erzählen. Oft habe ich es gespürt, dass der Arm Gottes mit mir und über mir ist und mir hilft. Einmal hatten wir einen sehr interessanten Flug im Gewitter. Es war ein Flug mit Passagieren an Bord. Als ich merkte, dass ich zu weit vorgedrungen war, versuchte ich dem Gewitter auszuweichen. Aber zurück war es nicht mehr

möglich, die Blitze zuckten von links und von rechts, alles war einfach schwarz, überall flackerte das Feuer und nur vorne wie eine kleine Pforte, leuchtete ein kleiner heller Fleck. Auf diesen Punkt lenkte ich mein Flugzeug im Zickzackflug zu, links und rechts waren ganze Mauern aus Feuer. Ich hatte das Gefühl als ob ich mit Moses und dem Volk Israel auf dem Meeresgrund gehe und an beiden Seiten stehen Wände aus Wasser, so ähnlich sah es aus. Als ich aus dem Gewitter herauskam und eine Virage, einen Bogen flog um zu sehen, wo die kleine Pforte ist, in der nur mein Flugzeug reinpasste, merkte ich, dass hinter mir alles schwarz war, und keine Pforte weit und breit zu sehen war. Überall flackerten und zuckten nur Blitze. Es gab auch andere Erlebnisse, aber eines, dass konkret zu meiner Rückkehr in die Gemeinde führte, werde ich natürlich nie vergessen, so wie auch die anderen Vorfälle. Dieses war etwas Besonderes. Wir arbeiteten im späten Herbst. Es war eine Selektionsstation unweit von Tschebarkul, wo die Ausläufer des Uralgebirges anfangen. Dort war schwieriges Relief, viel Wald und durch die Winde, die aus den Bergen strömten, entstanden starke Turbulenzen. Zu diesem Zeitpunkt war ich nicht mehr bei Aeroflot. Für die war ich schon ein Rentner. Aber fliegen, so komisch es auch klingt, fliegen wollte ich immer, sogar heute, sogar jetzt. Den ersten Flug erlebte ich im Jahre 1954, als wir in einem offenen Flugzeug PO-2 aus Ilek nach Orenburg flogen. Ein bekannter Pilot nahm mich mit, beim Flug hatte ich mir starke Erfrierungen am ganzen Körper zugezogen, weil der Pilotenraum offen war. Bei -30°C war ich ganz erfroren, der Pilot zog mich aus dem Flugzeug, schleppte mich in die Kantine, gab mir heißes Mittagessen, damit ich wieder zu mir kommen sollte. Dieser Flug behielt ich noch lange im Gedächtnis, nicht nur, weil ich halb erfroren war, er hat mir solche Ladung, solche starke Ladung zum Fliegen gegeben, dass es fürs ganze Leben reichte. So dass ich im Laufe der nächsten 52 Jahre geflogen bin und auch heute ist diese Ladung noch nicht alle. Das war der Beginn der Verwirklichung meines Traumes.

Als ich in der Nähe von Tschebarkul arbeitete, war sehr verhängnisvolles Wetter. Unsere Aufgabe war es, die Soja- und Rapsfelder zu bearbeiten. Es waren große Felder. Die Regenperiode begann und wir sollten die Pflanzen trocknen, damit der Mähdrescher die Felder noch vor dem Schnee abernten konnte. Wir sollten die Arbeit so schnell wie möglich machen. Das Wetter erlaubte uns aber nicht richtig zu arbeiten. Mein Chef bestand darauf, dass wir arbeiten, arbeiten und arbeiten sollten. Mein Flugzeug, zu der Zeit flog ich nicht mehr einen AN-2, sondern einen ultraleichten „Areatika“, das als Amateurflugzeug gedacht war. Als Amateur lief es nicht, aber die Kommersanten begannen die umgerüstete Version für landwirtschaftlichen Bedarf zu kaufen, also die andere Variante. Das Flugzeug war klein, der Pilotenraum nur für eine Person gedacht. Der Motor war zunächst mit 60 PS ausgestattet, später nach unserem Testflügen beim Hersteller, baute man Motoren mit 80 PS ein. Das Flugzeug war sehr klein, hatte auch keine Kraftreserve. Die Steuerung war in Ordnung, aber nur bei guten Verhältnissen, d.h. bei gutem Wetter. Bei starken Turbulenzen war die Steuerungsmöglichkeit begrenzt. Bei meiner Arbeit mit diesem Flugzeug kam ich mehrere Male in solche Verhältnisse, in denen ich an die Grenze der Möglichkeiten dieses Flugzeuges geriet. Weil die Arbeit getan werden musste und die Höhe minimal war, höher als 2,5 Meter durften wir nicht fliegen. Nur in der Höhe von 1 bis 1,5 Meter war erlaubt mit der Kleintropfanlage zu arbeiten, weil das Feld besprüht werden sollte. Wenn wir höher fliegen würden, dann bestand die Gefahr, dass die kleinen Tropfen vom Wind verwehten und trockneten bevor sie die Pflanzen erreicht hätten, dann wäre unsere Arbeit umsonst. Beim Ausführen der Flüge in diesen, ehrlich gesagt Albtraumverhältnissen, in Folge von Überbelastung, wo die Füße sich auf den Pedalen befanden, die Hände die ganze Zeit mit der Steuerung beschäftigt, auf dem Kopf der schwere Helm mit Sprechanlage. Weil der Motor hinter den Ohren steht (eine Schubanlage), ist der Schall, der Lärm vom Motor schlimmer als in jedem anderen Flugzeug, deshalb hat mein Hörvermögen sehr gelitten. All das zusammen und dann noch ohne zweiten Piloten machte die Arbeit ziemlich kompliziert. Es ist viel komplizierter als mit dem AN-2 und als ich während dieses Fluges in eine sehr komplizierte Lage geriet, so dass das Flugzeug regelrecht hin und her geschleudert wurde, dass ich an die Grenze der Steuerungsmöglichkeit der Maschine gelangte. Dazu kam noch, dass die Kraft des Motors auch nicht ausreichend war. Die Anstrengung und Müdigkeit führten letztendlich dazu, dass meine Hände und Füße begannen taub zu werden. Der Hals wurde trocken wie Lehm, richtiger gesagt wie Keramik, weil ich nicht einmal

Schluckbewegungen machen konnte, alles war fest und trocken. Die Lähmung führte dazu, dass ich zusätzlich im ganzen Körper einen Krampf bekam. Ich konnte mit mir selber nichts mehr anfangen, geschweige denn das Flugzeug steuern. Ich musste aber meine Hände auf dem Lenker halten, denn die Höhe war minimal, ich musste auf die Anzeige der Geräte reagieren, das Flugregime ändern, wenn ein Wald kam. Dann musste ich die Höhe ändern, um über den Wald zu „springen“ und dann wieder in Arbeitsregime auf Arbeitshöhe weiterfliegen. Als ich den Krampf bekam merkte ich: „Mein Flug geht zu Ende.“ Bis zum Boden waren es zwei Meter; es war keine Sache von einer Sekunde, es wäre ein Bruchteil der Sekunde gewesen. Der kleinste Fehler oder Neigung vom Wind genügte und wenn ich es nicht schaffen würde in die richtige Position zu lenken, dann würde der Zusammenstoß mit dem Boden so schnell sein, dass du weder „Och“, noch „Ach“ sagen könntest. In diesem verzweifelten Zustand, als ich begriff, dass ich am Rande des Verderbens war, betete ich. Man kann es schwer als ein Gebet nennen, es war ein Gebetsgedanke: „Herr rette, helfe mir.“ Nicht alle Leute, denen ich das schon erzählt habe, glauben es. Es war an diesem Tag sehr bewölkt, die Sonne war nicht zu sehen, es war eine vielschichtige Bewölkung. Selbst das Wetter wirkte bedrückend und dunkel auf das Gemüt und dann noch diese Schlotterposition als mir der Gedanke „Herr hilf“ kam, bekam ich eine Antwort nicht in derselben Sekunde, sondern in einem Bruchteil der Sekunde. Inmitten dieser vielschichtigen Bewölkung entstand augenblicklich eine kleine Lichtung und in meine Augen stieß ein heller Sonnenstrahl, den es an diesem Tag überhaupt nicht gab. Dieser Strahl des Sonnenlichts nahm von mir meinen Krampf. Hände und Füße begannen wieder zu funktionieren. Dieses alles geschah sehr schnell. Weil der Sonnenstrahl mir in die Augen stach, verlor ich den Kontakt zum Boden. Auf dieser kleinen Höhe nicht den Boden sehen zu können, ist schrecklich. Luftarbeit mit Chemikalien auf dieser Höhe ist übrigens einer der kompliziertesten Arten von Flügen in der Luftfahrt überhaupt. Im gleichen Augenblick kam der zweite Gedanke: „Herr danke, aber ich sehe den Boden nicht.“ Im gleichen Augenblick verschwand der Lichtstrahl und ich sah den Boden wieder. Ich hatte wieder meine Arbeitsfähigkeit und ich konnte diesen Flug wohlbehütet beenden. Danach setzte ich meine Arbeit weiter fort.

Es gab noch viele Vorfälle, von denen man noch erzählen könnte, wo ich mich an der äußersten Grenze befand. Wo ich nachts auf Autostraßen gelandet bin oder in der Dämmerung, wo an einer Seite der Wald war und als plötzlich aus dem Wald vom Dorf ein Auto auf der Straße auftauchte, auf der ich gerade landete. Ich war noch sehr schnell aber zu langsam um den zweiten Kreis zu fliegen. Wenn der Fahrer eineinhalb Sekunden früher auf die Straße gekommen wäre, so wäre der Zusammenprall vorprogrammiert. Ich konnte ja bremsen, aber dann würde ich kopfüber im Graben landen und weder von mir noch vom Flugzeug wäre etwas übriggeblieben. Ähnliche Fälle gab es noch viele. Nach dem Fall, von dem ich erzählt habe, habe ich verstanden, dass ich nicht mehr so leben kann, dass Christus heimlich in meinem Herzen ist. Ich habe verstanden, dass ich in die Gemeinde gehen muss. Dann fing ich an eine Kirche zu suchen. Ich habe mich an die Gemeinde erinnert, von der du, Johann, mir geschrieben hast, die Gemeinde „Благовестие“. Du hast mir sogar die Adresse geschickt. Später überreichtest du mir Bücher durch Gerhard Klassen, wenn ich nicht irre, der aus Deutschland kam um seine Mutter, Nadeschda Egorowna Klassen zu besuchen. Als er mich anrief, konnte ich nicht hinfahren, ich sagte: „Danke, aber in zwei Stunden fahre ich auf eine Dienstreise, wenn ich zurückkomme, dann hole ich die Bücher.“ Ich fragte nach seiner Mutter, dann sagte ich zu ihm: „Wir werden mit ihr schon eine gemeinsame Sprache finden, sie ist gläubig.“ Als ich zurückkam, suchte ich seine Mutter auf. Sie war Gemeindeglied der Gemeinde „Благовестие.“ Wir sprachen noch miteinander und dann sagte sie: „Du bist ein Kind Gottes, du musst in die Gemeinde kommen.“ Nach all diesem, in Anbetracht aller Umstände, kam ich in die Gemeinde „Благовестие.“ Es war im Jahre 2006. Die Taufe empfang ich nach zwei Jahren, im Jahre 2008, aber davor ging ich erst die Vorbereitung durch. Jetzt besuche ich diese Gemeinde. Obwohl in meinem Leben noch viele Probleme geblieben sind, weiß ich eins: „Ohne Gott ist mein Leben nicht mehr denkbar.“