

Irgendwo in Afrika ...



Juni 2009: Ich stehe mit meinem Trainings-Captain am Startpunkt von Magadi, einer Landepiste in Kenia. Dicht bei Nairobi (unserer Haupt-Basis), aber weit ab von Zivilisation, eignet sie sich hervorragend für Trainingsflüge: Nichts als trockene Büsche ringsum, vielleicht mal ein paar Ziegen, und sogar ein Windsack befindet sich am Platz!

Es ist schon etwas speziell, wenn dir der Lehrer bei einem Flugzeug mit 4110 kg MTOW auf einer Schotterpiste nach (!) dem Abheben einen Startabbruch befiehlt: Stoppen auf der soeben verlassenen Piste! Eine anspruchsvolle, aber gute Übung für meinen zweiten Einsatz in Ostafrika. Gas raus, Klappen voll, auf dem Rest der Piste landen und zum Stehen kommen.

Seit meiner Umschulung auf die C208 „Caravan“ habe ich fast 700 Flugstunden „im Busch“ hinter mich gebracht. Vorher war ich in Tansania mit einer C206 „Stationair“ unterwegs; insgesamt habe ich nun etwa 1500 h Buschflug-Erfahrung. Mein Wohnort heißt Lokichoggio/Kenia, ich bin für MAF (Mission Aviation Fellowship) im Einsatz.



1945 von ehemaligen Weltkriegs-Piloten gegründet, sorgt MAF bis heute für die Ärmsten der Armen: Kinder-Impf-Kampagnen werden dort möglich, wo noch nie ein Doktor gesehen wurde, Busch-Kliniken (z.B. von Ärzte ohne Grenzen) brauchen Nachschub, isolierte Stationen diverser Hilfsorganisationen können nur dank der Versorgung aus der Luft ihre aufopferungsvolle Arbeit tun. Einheimische Pastoren, die oft ein sehr großes Gebiet zu betreuen haben, verschwenden weniger Zeit mit der mühsamen Reise und können die Energie für ihren eigentlichen Dienst aufsparen. Der Landweg dauert in jedem der Fälle zu lange, ist zu gefährlich wegen Straßenräubern und Landminen, oder in der Regenzeit schlicht unbenutzbar.

Auch mit dem Flugzeug kommen wir in der Regenzeit bei rutschigen oder durchweichten Pisten an unsere Grenzen. Ein paar hundert Meter Landepiste sind allerdings einfacher zu kontrollieren, als hunderte von Kilometern unbefestigte Straße!

Als MAF-Pilot bist du alles zugleich:

Tankwart, Lademeister, Check-In, Flugbegleiter, Pilot&Tower in einer Person, und ab und zu sogar mal Doktor. Natürlich ist es stressig, sich auf so viele Bereiche zu konzentrieren, zumal jede Landung quasi eine Außenlandung ist. Aber das macht in meinen Augen die Fliegerei hier so interessant.





Eine MAF-„Tankstelle“ im Busch!



Die meisten Landepisten sind von einer Missions-Station oder einem Dorf selbst angelegt worden, und man findet sie in keinem Verzeichnis. So haben wir für uns eine MAF-interne „AIP“ zusammengestellt; sie beinhaltet 105 Anflugkarten für den Süd-Sudan, von denen wir etwa die Hälfte regelmäßig anfliegen, und 75 weitere für Kenia. Fast alle Bahnen sind unbefestigt, z.T. am Hang, oder auch mal mit einem Knick, einem so genannten „Dog leg“.

Unsere kürzeste Piste misst knapp über 500 m. Da kann ich zwar voll beladen landen, doch für den Start muss ich gut rechnen und mein Abfluggewicht um diverse 100 kg reduzieren (je nach Pistenzustand).

Um in diesem Umfeld sicher zu fliegen, hat MAF eine Reihe von Verfahren entwickelt, auf deren Einhaltung peinlich genau geachtet wird. Von wegen Cowboy-Fliegerei im Busch! Ich glaube, auch in Deutschland können diese Verfahren durchaus nützlich sein. Ein paar Tipps für Flieger habe ich auf der kommenden Seite zusammengefasst.

Nicht nur Abenteuerlust:

Als ich vor über 4 Jahren in Tansania mit dem Buschfliegen anfang, war es für mich neben aller Faszination eine Berufung, diesen Dienst hier zu tun. Obwohl ich eigentlich eine Gefahrenzulage bekommen müsste, ist das Gegenteil der Fall: Wir Mitarbeiter kümmern uns um unsere eigenen Spenden, von denen dann unser Gehalt bezahlt wird. Verwandte wie auch gute Freunde sind weit weg, und ich sehe sie kaum. Gerade auf einer Außenstation wie „Loki“ sind die Lebensumstände eher auf niedrigem Niveau, und die Annehmlichkeiten des westlichen Lebens fehlen im allgemeinen. Käse und Wurst muss ich aus Nairobi einfliegen, und Joghurt mache ich selbst. Belohnt werde ich dafür mit einem Sternenhimmel, von dem man in Deutschland nur träumen kann. Und der Kinoabend mit Beamer und Solar-Power ist das Highlight der Woche.

Die einheimische Bevölkerung hat es noch schwerer in dieser Halbwüste. Ihre Hütten sind aus Stroh, Zweigen und z.T. Lehm, was bei Regen nicht immer dicht hält. Wasser holen für sich und ihr Vieh, Kochen und Waschen füllt ihren Alltag bereits gut aus. Einfache Gesundheitsvorsorge ist unbekannt, und harmlose Krankheiten werden dadurch lebensgefährlich, weil sie nicht rechtzeitig behandelt bzw. vermieden werden. Kinder würden zu gerne eine Schule besuchen, um den Kreislauf der Armut durchbrechen zu können. Doch oft fehlt das Geld, auch wenn es umgerechnet nur 70,- € pro Jahr sind.

Im Dorf Mpapa/TZ traf ich einen Jungen, der kein Geld für die ersehnte Mechanikerschule hatte. Aber er hatte wunderschöne selbst gemachte Holzflugzeuge bei sich. So bat ich ihn, weitere Flugzeuge zu schnitzen, und sponserte dafür seine Ausbildung. Ein hilfreiches Modell: Der Junge (Eliudi Charles) lebt nun nicht von „Almosen“, sondern finanziert sich seine Schule mit Hilfe seiner Flugzeuge. Das stärkt seine Würde und sein Selbstbewusstsein, und er ist für seine Zukunft selbst verantwortlich. Ein wichtiger Aspekt. Mittlerweile können viele weitere Schüler dank dieses privaten Schnitz-Projektes unterstützt werden.



Wer helfen möchte: Auf meiner Homepage www.Aerogero.de gibt es einen Shop, und in begrenzter Stückzahl sind Eliudis Flugzeuge dort für 70,- € entsprechend 1 Jahr Grundschule zu erwerben. 100 % des Verkaufserlöses kommen an. Garantiert!

Zurück zur Fliegerei:

Anders als in Deutschland sind hier die Temperaturen hier meist über 30°C, und Landepisten können schon mal 6000 ft oder höher liegen. Selbst mit Turbinenantrieb verlängert sich da die Startrollstrecke schnell auf das dreifache! Nachrechnen ist unvermeidbar, besonders auf kurzen Pisten.

Normalerweise lassen sich für jedes Flugzeug gemittelte Werte für eine erste Überschlagsrechnung finden: Um wie viel Meter verlängert sich meine Startrollstrecke pro +50kg durchschnittlich? Und um wie viel Meter pro +1000 ft Höhe?

Bei unseren Caravans sind es etwa je +30m Rollen pro 1000 ft Höhe, pro 100 kg oder pro 10°C extra: einfach zu merken.



Mission Aviation Fellowship (MAF) ist ein gemeinnütziger christlicher Hilfsflugdienst mit über 140 Flugzeugen in aller Welt. Sie fliegen dort, wo es keine Straßen, keine Krankenhäuser oder keine Sicherheit auf dem Landweg gibt. Unsere Kunden sind andere Hilfswerke, Kirchen oder bei medizinischen Notfällen auch Einzelpersonen. Sie bringen Fracht, Passagiere und Nahrungsmittel in die entlegensten Gebiete mit äußerst einfachen Landepisten.



MAF Kenia hat Stationen in Nairobi, Lokichoggio (beides Kenia) und Juba (Süd-Sudan). Unsere Flotte besteht aus Cessna 206 (1), Cessna 208B (4) und Pilatus PC12 (1). Etwa 70 % der Flüge gehen in den Süd-Sudan, Tendenz steigend. Ein eigenes professionelles Wartungsteam, meist gut ausgebildete Kenianer, sorgt für die nötige Sicherheit und Zuverlässigkeit, in Afrika noch immer Mangelware.

Die faszinierende Geschichte der MAF ist nachzulesen in dem frisch ins Deutsche übersetzte Buch „*Hoffnung hat Flügel*“, ein nettes Weihnachtsgeschenk nicht nur für Flieger; Bei der MAF-Geschäftsstelle (Adr. s.u.), oder im gut sortierten Buchhandel. ISBN: 978-37751-4990-7

MAF-Regel ist: Nach 2/3 der Bahn muss ich abgehoben sein, der Rest ist für die Sicherheit. Das heißt, bei spätestens 1/3 (=50% der sicheren Startrollstrecke) muss ich 70% meiner Abhebe-Geschwindigkeit haben. Wenn nicht: Startabbruch.

Wir haben es ausprobiert: zum Startabbruch brauche ich etwa die gleiche Strecke, die ich bisher zurückgelegt habe, egal ob ich noch am Boden bin, oder schon in der Luft. Das ändert sich natürlich bei Regen oder am Hang, wo ich mehr Bremsweg brauche!

Diese 3 Punkte definiere ich vor jedem Start:

- Speedcheck-Point
- Abort-Point
- Liftoff-Point.

Je besser ich Speed-Check- und Liftoff-Point am Boden definiere (Lande-Reiter zählen, oder markante Punkte, wie Abrollwege), desto genauer

kann ich meine Motorleistung checken.

Der Abort-Point ist meistens die Hälfte der Bahn (Ausnahme: Nässe oder Neigung).

Mit diesen Punkten im Kopf kann ich früh reagieren und vermeide ein unnötiges Überrollen der Piste. Ich weiß: ist die Halbbahnmarkierung hinter mir, komme ich nicht mehr vor dem Ende der Bahn zum Stehen.

Auch beim Landen will ich vor 1/3 der Piste aufsetzen! Eine Ausnahme wäre u.U. eine sehr lange Piste mit Abrollweg erst am Ende; in dem Fall könnte ich für mich die Schwelle gedanklich versetzen und wieder in „meinem“ ersten Drittel aufsetzen. Aber in jedem Fall habe ich einen festen 1/3-Punkt, wenn ich da nicht unten bin, starte ich durch!

Übertrieben?

Manche dieser Verfahren oder Sicherheitszuschläge hören sich vielleicht etwas überzogen an. Und ich stimme zu, in Deutschland, wo heute noch nicht mal eine Katze ohne Vorfeldausweis über den Flughafenzaun springen darf, mag man die Toleranzen etwas weiter stecken. In Afrika landet auf manchen Pisten höchstens einmal in der Woche ein Flugzeug. Wer will es da den Menschen übelnehmen, wenn sie die schön gemähte Bahn als dornenfreien Fußweg (und Fahrweg!) benutzen, oder ihr Vieh darauf grasen lassen?

Bei MAF ist es Standard, vor jeder Landung einen Tiefüberflug über die Piste zu machen. Nicht nur, um den Zustand, Löcher und evtl. Termitenhügel zu checken, sondern auch, um Mensch und Tier am Boden vorzuwarnen, dass ich gleich lande. Wenn ich danach erst bei der Hälfte aufsetze und plötzlich etwas auf die Piste läuft, kann es zu spät sein zum Durchstarten, und ein Zusammenstoß ist unvermeidbar.



Regel Verkehr auf der Piste ...

Obleich in Deutschland selten Tiere auf der Piste grasen, passieren kann immer etwas. Warum gönne ich mir also nicht auch hier einen kleinen Sicherheitszuschlag? Schließlich trainiere ich damit gleichzeitig meine Präzision beim Fliegen.

Wie überall, kann auch bei unserer Buschfliegerei irgendwann eine (gefährliche) Routine einkehren. Davor können diese Verfahren ebenfalls bewahren. Und ich mache jeden Flug zu einem persönlichen Checkflug. Punktlandung, nach Nummern exakt zu fliegen, saubere Platzrunde, warum soll ich das nur 1x im Jahr praktizieren? Gerne auch mal eine Ziellandung ohne Motorhilfe, wenn keine Passagiere an Bord sind. Dann bin ich jederzeit fit für den Ernstfall.

Mir persönlich macht es nach wie vor sehr viel Spaß, hier meinen wahr gewordenen Traumjob auszuüben! Wenn ich meinen Dienstplan 1-2 Tage im Voraus weiß, ist das schon früh, aber damit kann ich meist leben.

Sobald ich dann sehe, wie 200 Kinder ihre Basis-Impfung nur bekommen, weil ich das Ärzteteam auf einem 16-Minuten-Flug dorthin gebracht habe, entschädigt das für alle Mühen!



Sicher in den Busch - und wieder heraus:

1) **Kenne deine Zahlen!**

Was für Leistungswerte habe ich im Steigflug/ Sinkflug/ 3°-Landeanflug/ bei 10°/20° Klappen, 80 kt, 90 kt etc.? Dann macht das Flugzeug genau, was du willst, und du bist „Ahead of the Game“.

2) **Fliege genau!**

84 kt sind nicht 88 kt und auch nicht 80 kt. Halte Höhe, Anfluggeschwindigkeit, Platzrunde genau ein, das macht es dir und den Anderen leichter. Gib eine neue ETA durch, benutze Checklisten. Wir erwarten Professionalität von den Anderen, also sollten wir sie auch selbst zeigen.

3) **Habe immer einen Plan B!**

Wo ist das freieste Gelände beim Motorausfall nach dem Start? Welche Richtung komme ich sicher aus dem Tal raus? Wo ist der nächste Flugplatz?

Vorausdenken spart Zeit, wenn du mal keine hast!

4) **Sichtflug-„ILS“:**

Wir fliegen jede Piste mit dem gleichen (ca. 3°) Gleitwinkel an. Damit das klappt, muss ich natürlich die ersten 2 Tipps beherzigen. Sobald ich mich an das Bild gewöhnt habe, ist es ganz einfach und macht Punktlandungen zu einem Kinderspiel.

5) **Beherzige 3 Punkte: Speed-Check-/ Abort-/ Lift-Off- Point!**

- 1/3 der Bahn = mind. 70% Abhebe-Geschwindigkeit
- 1/2-Bahn (eben + trocken) = Startabbruch auf der Bahn möglich
- 2/3 der Bahn = spätestes Abheben

Auch beim Landen (nach Sichtflug-„ILS“):

Aufsetzen vor 1/3 der Piste! Ansonsten Durchstarten, ohne Frage!

6) **Melden! Wir sind nicht in geheimer Mission unterwegs.**

In Afrika ist die Bord-Bord-Frequenz oft das einzige, was man hat. Im Rest der Welt hilft Funken auch ...

Standard-Phrasen und bekannte Positionen benutzen! Woher weiß ein fremder Pilot, wo in der Platzrunde „über Theo's Haus“ ist?

7) **Rückwärts Rechnen gegen den „Rush“:**

Wenn ich um X Uhr zurück sein muss, muss ich um X minus 35 Min. abheben, X minus 40 Min. Motor anlassen, X minus 50 Min. Passagiere einladen, X minus 60 Min. meine Landegebühr bezahlen, usw. So kann ich zu jeder Zeit sagen, ob der Flug noch sicher durchführbar ist, und nehme mir und allen Beteiligten den Stress, es doch „noch schnell“ zu versuchen.

in über 30 Ländern weltweit aktiv: MAF International



Gero Gringmuth

c/o MAF Wilson Airport
Box 21123
Nairobi 00505
Kenya

+254-728-802090

gero@aerogero.de
www.Aerogero.de

Spenden:
MAF Deutschland
Vermerk „Gero Gringmuth“

Mission Aviation Fellowship e.V.

Edesser Straße 1
31234 Edemissen

+49-5176-922308

info@maf-germany.de
www.MAF-Deutschland.de

Kreissparkasse Peine
BLZ 252 500 01
Kto.: 14 256 044