



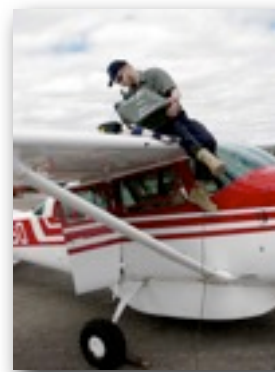
AeroGero in Afrika

"Beim nächsten Takeoff werden wir einen Motorausfall kurz nach dem Abheben und vor dem Abort-Point* haben ..."

Solche Anweisungen unseres Trainings-Captains der Mission Aviation Fellowship (MAF) durfte ich im Mai 2006 drei Wochen lang in die Praxis umsetzen. In diesem Fall hieß das, auf der soeben verlassenen Piste gleich wieder aufsetzen und maximal bremsen. Inzwischen bin ich ausgecheckter Buschpilot, habe meine ersten Erfahrungen als solcher in Tanzania gesammelt und bin begeistert von dem hohen Sicherheitsstandard, den man hier hat: das OPS-Manual der MAF übertrifft in vielem die an die ICAO angepassten Regelungen der TCAA (Tanzanian Civil Aviation Authority)! Dabei ist schon der behördliche Einstieg in die hiesige Fliegerei nicht ohne: im 400 km entfernten Dar Es Salaam sind vier Prüfungen zu schreiben (drei davon per Computer, sofern es Strom hat ...), bei denen man z.B. bedenken muss, dass sich die Zyklone auf der Südhalbkugel mit der Uhr dreht und nicht entgegen.

Wie sieht Buschfliegen im 3. Jahrtausend aus?

MAF ist weltweit bekannt als eine Organisation, auf die man sich in Sachen Sicherheit verlassen kann. Vor der Landung auf einer unbemannten Piste wird z.B. mindestens ein Überflug über die Bahn gemacht. Unser "Sichtflug-ILS" ist ein Powered Approach mit einem konstanten Gleitwinkel und genauer Centerline-Kontrolle (wobei du eine Centerline-Markierung hier vergeblich suchst). Besonders interessant wird das bei Pisten mit einem so genannten Dog-Leg, also einem "Knick".



Beim Landen muss man im ersten Drittel aufgesetzt haben, zum Starten darf man höchstens 2/3 der Bahn brauchen: der Rest ist für die Sicherheit.

Dann gibt es unser so genanntes "Flight Following", kurz FoxFox genannt: mindestens alle 30 Min. geben wir unsere aktuelle Position per Kurzwellenfunk an unsere Heimatbasis durch, als Ersatz für nicht vorhandene Radar-Überwachung; GPS ist dabei Gold wert. Unterwegs navigieren wir, wenn möglich, von einem Notlandefeld zum nächsten; so haben wir



immer mindestens einen Ausweg, egal was passiert.

Aber das beste (und vielleicht ungewöhnlichste für westliche Verhältnisse) ist, dass wir vor jedem Start und jeder Landung einen so genannten Abort-Point (*s.o.) festlegen, bis zu welchem ein Start (eine Landung) gefahrlos abgebrochen werden kann, selbst wenn man bereits abgehoben (oder aufgesetzt) hat. Das hat den Vorteil, dass der Pilot quasi schon darauf vorbereitet ist, wenn etwas passieren sollte, und damit der Schreck-Sekunde den Schrecken nimmt. Wer z.B. nicht im ersten Drittel der Piste am Boden ist und gute Bremswirkung merkt, startet durch, ganz einfach. Mit solch einer Technik würde man sich wohl manches Überrollen der Bahn auch in Deutschland etc. sparen ...

Warum sind diese Verfahren nötig?



Die Pisten, die wir anfliegen, sind in den seltensten Fällen echte Flughäfen, und selbst in der Hauptstadt Dodoma suchst du einen schützenden Zaun vergeblich. So kann schnell mal ein Tier oder gar ein (z.B. tauber) Mensch während des Startens auf die Piste laufen. Winde können wechseln, ohne dass uns jemand informiert. Viele Pisten sind kurz oder haben Hindernisse, so dass man "auf den Punkt" kommen muss.

Einen Riesenvorteil hat die Buschfliegerei: wir müssen hier keine Rücksicht auf Anrainer nehmen, sondern dürfen wirklich so fliegen, wie es für den sicheren Flugbetrieb auch unter diesen erschwerten Bedingungen am besten ist ☺.

Was mache ich hier konkret?

Tanzania ist ein Land, fast 3x so groß wie Deutschland, dazu gibt es sehr wenige Straßen. Die vorhandenen Straßen sind oft sehr schlecht, so dass es kaum möglich ist, mit dem Auto kurzfristig irgendwo hin zu kommen.

Ein Beispiel sind unsere wöchentlichen Shuttles: Ein MAF-Flug von Dodoma nach Nairobi dauert 2,5 h, während man mit dem Auto 2 Tage unterwegs ist. So können Mitarbeiter anderer Hilfswerke ihre Arbeit wesentlich effektiver tun.

Ein anderes Beispiel sind unsere so genannten Safaris:



Ein Medizinisches Team wird abgeholt und in ein Dorf geflogen, das dort z.B. eine Mutter-Kind-Klinik durchführt: Kinder werden geimpft, versorgt, Mütter beraten. Parallel fliegt man Mais zur Versorgung der Familien ein, da es in vielen Regionen zu wenig geregnet hat. Als ich bei einer solchen Safari den ersten Teil des Teams abgesetzt hatte, ergab sich spontan ein so genannter



AeroGero in Afrika

MedEvac (Medical Evacuation): Eine Frau in dem Dorf hatte einen stark geschwollenen Arm und musste dringend ins Krankenhaus. Da war es gut, dass ich auf dem Rückweg freie Sitze hatte und sogar wusste, dass am Ziel bereits ein Krankenwagen wartet ...

Diese Safaris, von denen wir eine ganze Reihe fliegen, führen wir monatlich durch. Ohne die Hilfe des Flugzeug wäre es



unmöglich, all diese Dörfer jeden Monat zu erreichen. Es ist der einzige schnelle Kontakt zur Außenwelt, der gerade bei Notfällen überlebenswichtig sein kann: Unser Flug dauerte 28 Minuten, mit dem Auto (sofern man überhaupt

hinkommt) sind es 4 oder mehr Stunden, und zu Fuß einige Tage ... Vielen Helfern, Missionaren et c. nehmen wir so den beschwerlichsten Teil ihrer alltäglichen Arbeit ab.

Neben der Fliegerei betreibt MAF in Tanzania noch eine Autowerkstatt und eine IT-Abteilung für Email und Internet; Dinge, um andere Hilfsorganisationen in ihrer Arbeit zu unterstützen und am Laufen zu halten. Und es gäbe so viel mehr zu tun ...



Ich bin froh, dass ich meinen Beitrag zur Arbeit der MAF hier leisten kann. Das verdanke ich auch meinen Unterstützern in Deutschland, durch die ich versorgt werde, denn ich bekomme hier kein Gehalt: die Flüge werden von MAF, das selbst ein Spendenwerk ist, teilweise gesponsort; wenn z.B. Leute für den o.g. MedEvac gar nichts oder nur wenig zahlen können, fliegen wir sie trotzdem. Und um dabei die Kosten gering zu halten, hat man sich auf dieses Modell geeinigt, kein Gehalt an internationale Mitarbeiter zu zahlen, die sich stattdessen ein Unterstützer-Team in ihrer Heimat aufbauen.

Ich plane, zunächst einmal 2 Jahre hier zu wirken, bevor ich Mitte 2008 für einige Wochen wieder in Deutschland bin, um allen Interessierten persönlich von meinen Erfahrungen zu berichten. Aber bis dahin wird es noch einige Updates online geben.



Alles Gute und always happy Landings auch Euch

wünscht Gero Gringmuth

**Kontakt: Gero Gringmuth, www.aerogero.de,
Tel.: +255-26-2354842, Skype: Aerogero**

**Spenden: MAF Germany, KSK Peine,
Blz.: 252 500 01, Kto.: 14 256 044, Vermerk:
"Gero Gri."**