

Hallihallo 

Nicht nur zu Weihnachten:

*...seht auf und erhebt eure Häupter, weil sich eure Erlösung naht."*

*Lukas 21,28*

Not only at Christmas time:

*"..look up and raise your heads, because your redemption is drawing near."*



Herzliche Grüße aus der Adventszeit sende ich Dir mit meinem diesjährigen Rundbrief.

Wie geht es Dir? Und für den Fall, dass wir länger nichts voneinander gehört haben, was machst Du so?

Von mir gibt es das eine oder andere zu berichten, und so will ich gleich damit anfangen, möglichst chronologisch.

### **Es war einmal vor langer Zeit...**

Nachdem ich mich 1985 zu einem Leben mit Jesus entschieden hatte und bereits seit einigen Jahren in der Springer Baptistengemeinde aktiv war, reifte immer stärker der Wunsch, auch beruflich etwas zu tun, das viel mit dem Glauben gemein hat. Allerdings konnte ich mir nicht vorstellen, Pastor (oder „klassischer“ Missionar) zu werden, und so machte ich mich auf die Suche.

Begeistert von der Fliegerei, erfuhr ich irgendwann, dass auch bei der Missionsarbeit Flugzeuge eingesetzt werden, und zwar um entlegene Gegenden zu erreichen bzw. bei Krankheit/Unfall schnell helfen zu können. Das interessierte mich so sehr, dass ich 1994 von meinen gesamten Ersparnissen einen Flugschein machte und den Missions-Flugdienst MAF in meine Pläne einweihte ([www.maf-germany.de](http://www.maf-germany.de)).

Das nächste Ziel war, möglichst viele Flugstunden neben meinem bereits begonnenen Maschinenbau-Studium zu sammeln, da ich wusste, dass dies eine der langwierigsten Voraussetzungen ist. Auch wenn ich dafür nun kein Geld mehr hatte, lief es nach Startschwierigkeiten (ich flog in den ersten 9 Monaten gerade mal 5 h, bei einem Fernziel von mindestens 500 h Gesamtflugzeit!) erstaunlich gut, da ich 1995 den CPV kennenlernte ([www.cpv-online.de](http://www.cpv-online.de)). Dieser hat sich zur Aufgabe gesetzt, diverser zu unternehmen, um beim Flugstundensammeln zu helfen: Flugtage, Fotoflüge, Freizeiten etc. Somit stieg meine jährliche Flugzeit steil an, und die Flüge wurden anspruchsvoller. Ab 1996 ging es verstärkt ins Ausland (GB, S, NL, PL, A, I, CH), doch auch im Inland fand ich immer wieder Mitflieger, die sich an den Kosten beteiligen wollten.

Das Jahr 1997 ist bisher unübertroffen mit 101,5 Flug-h! Weitere Höhepunkte waren 1998 mein bisher kürzester Platz im „Outback“ Polens mit ca. 400 m Länge (wovon ich nur die Hälfte brauchte), Flüge in Namibia (während meines Praktikums 1999) mit 1800 m Platzhöhe, 2001 ein Flug nach Sardinien und letztes Jahr 2 Alpenflüge über die ewigen Schweizer Gletscher zum Matterhorn.

Hearty greetings to you at the end of the Advent time come with my this year's letter.

How are you doing? And in case that we have heard longer nothing of each other, what do you do thus?

From me there is once again this or that to report, and thus I want to start right here, as chronologically as possible.

### **Once upon a time long ago...**

In 1985 I had made the decision to live my life with Jesus Christ. Being active for years in the Baptist Church of Springe, stronger and stronger the idea grew up to do some profession in combination with my faith. However, I could not imagine to become a pastor (or "classic" missionary), and thus I began to search.

Enthusiastic about flying, I learnt that also in missionary work airplanes are used to give rapid relief at remote areas and for rescue purposes, suppliance and else. I became very much interested in this, and so I made my Private Pilot's Licence in 1994. After that, I contacted the missionary flight service ([www.maf-germany.de](http://www.maf-germany.de)) and told them about my plans.

Already in the studies of mechanical engineering, I tried as hard as I could to get most possible flying experience, although I had no more money due to the expensive pilot's education. Thus I was quite happy to become a member of CPV ([www.cpv-online.de](http://www.cpv-online.de)) in 1995, which is a German organization that supports people on their way to missionary aviation. I had the opportunity to get much support from them in doing flying events, (photo) shooting flights, presentations et c. to approximate the goal of flying at least 500 h in total. It went very well, and my annual experience grew up from 5 h in 1994 to 101.5 h in 1997! (But this was the peak, much to my regret©). From 1996 on, my flights became more and more international (GB, S, NL, PL, A, I, CH) and challenging, and several passengers joined my flights which reduced my own flying costs.

I learnt to land at very short airfields in Germany (Baltum) and Poland (Landowisko Masurski), during a practical work time in Namibia 1999 I could train high elevation takeoffs at 5600 ft, in 2001 I "took" the Alps the first time when flying into Sardegna in the Mediterranean Sea, and last year I did 2 flights to the Matterhorn and the everlasting glaciers in Switzerland.

Allzu oft habe ich bedauert, dass die Fliegerei immer nur Nebenjob war und oft zurückstecken musste, aber dennoch kann ich nach knapp 10 Jahren Fliegens voller Stolz und Dankbarkeit für jeden Mitflieger auf gute 600 Gesamt-Flugstunden blicken!

Im Jahr 2002 begann ich zudem intensiv, meinen Berufspilotenschein zu machen (CPL/IFR), eine weitere Voraussetzung für meine geplante Zukunft. Da war zunächst eine Menge Theorie zu bewältigen (allein 3 Ordner Luftrecht; also wenn Du Fragen hast, Kirsti...), die ich nach 2 Prüfungen beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig bestehen durfte.

#### Nun aber zu 2003:

Dieses ganze Jahr war ich glücklich, neben meinem Job als Ingenieur bei der Lufthansa Technik den Schwerpunkt meiner „Freizeit“-Aktivitäten auf die **praktische Fliegerei** zu legen!

Gleich im Januar ging das los, und zwar so intensiv, dass ich fast die jährliche Gordon/Ulf/Gero-Tour abgesagt hätte, den legendären Kurzurlaub mit meinen 2 alten Freunden aus der Zvildienstzeit.

Im Februar machte ich dann die erste Schneelandung meines Lebens, eine ganz neue Erfahrung.

Da das Leben nicht nur aus Fliegen besteht, feierte ich im März zwischen weiteren Flugterminen meinen Geburtstag in demselben lieben Freundeskreis wie 2002.

In der Firma bin ich nach wie vor für Sicherheitssysteme zuständig; sehr nett war im April ein EGPWS-Testflug mit einem VIP-Jet nach Spanien (auch wenn man über die Kosten nicht nachdenken darf; böse Zungen behaupten: Wenn GOTT gewollt hätte, dass der Mensch fliegt, hätte ER ihm – mehr Geld gegeben..).

Auch **Persönliches** gab es: zum Geburtstag unserer leider nicht mehr unter uns lebenden Mama Siegrau arrangierten wir in Altenhagen I ein Gringmuth'sches Familientreffen, das uns allen gut tat.

Liebe Freunde besuchten mich über das Jahr hier und da in Hamburg, und im Mai wurde ich langsam unruhig, da ich mir vorgenommen hatte, die CPL/IFR-Flugausbildung bis Pfingsten zu beenden. Es gab einen Grund: ich wollte zusammen mit einem Freund, auch Missionspiloten-Kandidat, einen Flug über die Alpen nach Kroatien unternehmen und hätte dafür gerne die Sicherheit des Blindfluges gehabt. Leider kamen diverse Gründe und längere Wartungs-Pausen meiner Schulflugzeuge dazwischen, und das Ende der Ausbildung war nicht abzusehen. So planten wir schließlich den Trip „nur“ als Sichtflug. Alles war bestens, wir hatten Karten, Flugzeug, Unterkunft und sogar Zeit. Doch was ich nie erwartet hätte, passierte: der Papst hinderte uns am Fliegen! Unglaublich, aber wahr. Aufgrund dessen Besuch in Kroatien wurde „unser“ Flugplatz 5 Tage lang für VFR-Verkehr gesperrt, was wir erst erfuhren, als wir bereits unterwegs waren. Einen nahegelegenen Ausweichflugplatz gab es nicht. So machten wir nun 2 Tage „Tankstopp“ in Bayreuth, wo wir u.a. Segelflieger-Kameraden kennenlernten, auf deren Campingplatz wir freundlicherweise übernachteten durften. Abends am La-

Several times I had to accept that there are things in my life which seem to be more important than flying, but nevertheless, after nearly 10 years of “sideline“-flying, I am proud and thank GOD for having flown more than 600 h in total by now!

In 2002 I began intensely with a further education as Commercial Pilot (CPL/IFR) which is another precondition to work in missionary aviation. First of all, it was 1 m of documents which I had to learn for the theory test. But anyhow, I would NOT call me now an expert of the law...

However, I passed with the 2<sup>nd</sup> test and could

#### go to 2003:

This year I was happy to lay the biggest focus on the **practical flying** – beneath doing my job as Aircraft Engineer at Lufthansa Technik.

Already in January this went off, namely so intensely that I would have called off almost my this year's Gordon/Ulf/Gero tour, the legendary vacation with my best friends.

Then in February I conducted the first snow landing of my life, a quite new experience.

Because life exists not only of flying, I celebrated, between further flights, my birthday in March with the same dear friends like in 2002.

Also in April there were **personal** items: at the birthday of our mum Siegrau who is, much to my regret, no more living among us, we arranged a Gringmuth's family meeting at home which was good for us to all.

My job still consists of installing safety systems into aircraft; an EGPWS test flight to Spain in a VIP Jet in April was a really nice “journey“ (although you should not think about the costs; sharp tongues dare to say: If GOD meant man to fly, HE'd given him – more money..).

Dear friends visited me in Hamburg throughout the year, and in May I became a bit worried, because I had planned to finish the CPL/IFR flying school before Pentecost. There was a reason: I wanted to undertake a flight over the Alps to Croatia together with a friend, who is also a missionary pilot's candidate, and would have been glad to have the backup of IFR. Unfortunately, various reasons and longer lasting servicing breaks of the airplanes interfered, and so the end of the education could not be anticipated. Finally, thus we planned the trip "only" as a visual flight. Everything was very well, we had maps, airplane, lodging and even time. However, something happened that I would never have expected: the Pope hindered us to fly! Incredible, but true. On account of his visit in Croatia "our" airfield was closed for 5 days for VFR traffic what we experienced not before being on the way. There was no nearby airfield to deviate to. Now thus we made 2 days of "fuel stop" in Bayreuth where we learnt to know glider companions on whose camping site we could spend two wonderful nights. In the evening at the campfire they invited us to come as towing pilots more often! This would be

gerfeuer luden sie uns ein, als Schlepppiloten öfter zu Gast zu kommen! Auch das ist eine Möglichkeit, günstig und in netter Gesellschaft Flugstunden zu sammeln! Anschließend flogen wir zu meinem Bruder nach Heubach, um einen Mitflugtag zu veranstalten und von der Missionsarbeit zu erzählen. Auf dem Rückflug nach Hamburg hatten wir spontane Passagiere: ein Ehepaar nutzte die Chance der freien Plätze, um sich fast ganz Deutschland in 3h aus der Luft anzuschauen. Wer dazu auch einmal Lust hat: sagt bescheid, es ist sehr zu empfehlen (darf aber auch etwas Kürzeres sein).

Kurz nach Pfingsten dann ein Highlight in Springe: es fand unser 15-jähriges Abitur-Treffen statt. Manche Gesichter wollte ich erst gar nicht wiedererkennen, doch im Laufe des Abends kamen wieder viele Erinnerungen und Geschichten zutage.

Ende Juli hatte ich ein wenig Urlaub. Das führte mich zu dem nicht-fliegerischen Höhepunkt dieses Jahres: **TEENSTREET** in Offenburg! ([www.teenstreet.om.org](http://www.teenstreet.om.org) →archive) diesmal war ich M&M-Leiter, also Leiter von Gruppenleitern. In dieser Hinsicht ist TEENSTREET sehr vorbildlich aufgebaut: getreu dem Prinzip von Moses Schwiegervater (2.Mose 18, Vers 21-22) sind jeweils 6-10 Leute einer Bezugsperson zugeordnet, und zwar Teens wie auch Leiter. Das lässt zum einen Niemanden in der Masse von rund 3000 Personen untergehen, und zum anderen sichert es schnelle Kommunikation in beiden Richtungen (und dass es in dem Alter viel zu kommunizieren gibt, kannst Du Dir denken).

Kurz danach heiratete im August nicht nur mein Freund Ulf, sondern ich unternahm auch eine weitere Deutschlandtour per Flugzeug. Es waren einige Mitflugwünsche zu erledigen, und ein Jugendlager in Thüringen, wo wir die Missionsflug-Arbeit vorstellten, bildete den krönenden Abschluss. Dass es auch in diesem Hochsommer kühl sein konnte, spürten wir auf dem 2-h-Rückflug nach Hamburg in FL85 (2600 m Höhe): 11°C! (Wo hatten wir noch die Jacken verstaut?)

MAF Germany veranstaltete im August ein Missionsfliegertreffen in Dassel/ Solling, wo auch mehrere Missionare/ Piloten im Heimaturlaub teilnahmen, die sehr persönlich über ihre Arbeit berichteten. Wir hatten einen guten und herzlichen Austausch, und es war eine große Motivation für uns alle.

Was lange währt, wird endlich gut: Am 15. September durfte ich, gerüstet mit Flugplan, Wetterkarten und gut sortiertem Pilotenkoffer, zusammen mit meinem Prüfer in die D-EIUL steigen, unsere Piper Arrow. Mein **Prüfungsflug** ging von Hamburg über Lübeck und Rotenburg/Wümmen zurück nach Hamburg. Erster Teil IFR unter einer überdimensionalen Schirmmütze, wo ich nur die Instrumente sehen kann und somit ein Flug in den Wolken simuliert wird. Erst bei der Entscheidungshöhe von 270 ft (Landen oder Durchstarten?) durfte ich die „Haube“ abnehmen und eine schöne Landung in Lübeck machen. Dann ging es nach Sicht weiter: CPL-Teil. Es galt, ein paar saubere Platzrunden zu fliegen, auf der Strecke Navigationspunkte genau zu treffen und auch sonst zu zeigen, dass man würdig ist, die hohe Kunst des Beherrschens hunderter von zuckenden Zeigern und blinkenden Lichtern gewerblich zu betreiben.

another possibility to collect cheap flying hours in nice society! Afterwards we visited my brother Volker in Heubach to organize one flying day in his church and to tell about missionary aviation. On the return flight to Hamburg we had spontaneous passengers: a married couple took the chance of two free seats to observe Germany from the air in 3h almost completely. If you have such a desire, too: say it, it is very much recommendable (however, something shorter may also be).

Shortly after Pentecost, then, a Highlight in Springe, my home town: our 15-years-ago school-leaving exam meeting took place. I did not recognize many faces first at all, but anyway, in the ongoing evening many recollections and stories came to light again.

At the end of July I was off for vacation. This led me to the not-aviation blowoff of this year: **TEENSTREET** in Offenburg! ([www.teenstreet.om.org](http://www.teenstreet.om.org) →archive) This time I was M&M leader, which means leader of group leaders. In this regard TEENSTREET is structured very exemplarily: according to the principle of Moses's father in law (Exodus 18, verses 21-22), each 6-10 people are related to a mentoring person, namely Teens as well as leaders. This leaves, on one hand, nobody to be lost in the crowds of about 3000 persons, and on the other hand it enables fast communication in both directions (as you can imagine, there is a lot to communicate in this age...).

In August, not only my friend Ulf married, but I also undertook another Germany tour by airplane. Some flights with friends were to be done, and a youth camp in Thuringia formed the crowning conclusion where we introduced the missionary aviation work (and flew with them, of course). The fact that it could also be chilly in this midsummer, we felt intensely on the 2 hours return flight to Hamburg in FL85 (8500 ft altitude): 52°F! (Where did we stow the jackets? - What jackets?...)

MAF Germany organized a missionary aviation weekend in Dassel/Solling in August where also several missionaries/ pilots took part during their home vacation. They reported very personally about the work abroad. We had a good and hearty exchange, and it was a big motivation for us all.

What lasts long, finally becomes good: on the 15th of September, prepared with flight plan, weather charts and well sorted pilot's suitcase, I entered the D-EIUL, our Piper Arrow, together with my examiner. My **exam flight** led from Hamburg via Lübeck and Rotenburg/Wümmen back to Hamburg. The first part was IFR under an "oversized cap" where I can see only the instruments and thus a flight in clouds is simulated. Not before reaching the so called decision height of 270ft (the decision whether landing or going around) I could lift the "bonnet" to do a nice landing in Lübeck. Then we proceeded as visual flight: CPL part. It was a matter of flying a few clean traffic circuits, of finding some navigation points enroute and also of showing, otherwise, that one is worthy to pursue the high art of mastering hundreds of twitching pointers and twinkling lights commercially.

Es lief alles recht gut, und trotzdem war ich sichtlich erleichtert, als mir der Prüfer nach dem Aufsetzen in Hamburg und ein paar abschließenden Technikfragen tatsächlich die Hand reichte und ich wusste, dass dies meine vorerst letzte Prüfung in der Fliegerei gewesen sein sollte!

Everything went quite well, but anyhow I was obviously glad when the examiner gave congratulations after my touching down in Hamburg and answering a few final technical questions, and I knew that this should have been the last exam in flying for the time being!

So darf ich mich nun Berufspilot (CPL) mit Instrumentenflug-Berechtigung (IFR) nennen.

Now thus I may be called commercial pilot (CPL) with Instrument Flight Rating (IFR).

In Zahlen:

Simulator-Ausbildung: 27h 30'  
 Flugausbildung IFR: 32h 13'  
 Flugausbildung CPL: 12h 06'  
 Flugausbildung Nacht: 5h 08'  
 Sonstige Flüge 'privat': 40h 45'  
 Landungen: 111  
 Kosten: die könnt Ihr relativ



In figures:

Simulator education: 27h 30'  
 Flight education IFR: 32h 13'  
 Flight education CPL: 12h 06'  
 Flight education night: 5h 08'  
 Other 'private' flights: 40h 45'  
 Landings: 111  
 Costs: You can calculate the

leicht überschlagen, wenn Ihr pro Flugstunde mit 100,- und pro Simulatorstunde mit 20,- € rechnet. Bei einer Flugschule hätte ich ca. 300,- für eine Flug- und 100,- für eine Sim.-Stunde berappt, so war ich sehr froh, hier im Hanseatischen Fliegerclub zu schulen.

costs relatively easy if you sum up 100,- Euro per flight hour and 20,- Euro per simulator hour. With a flight school I'd have had to pay approx. 300,- for a flight hour and 100,- for one sim hour, so I was quite glad to train here in the Hanseatic Flying Club.

Ende Oktober machte ich wahr, was ich meinem Vatter schon letztes Jahr angedroht hatte: wir flogen zu einem gemeinsamen Urlaub nach **Namibia**. Es kamen bei mir durchaus Heimatgefühle auf; ich durfte sehr viele meiner Bekannten und Freunde wiedersehen, war einmal sogar in der deutschsprechenden Stadtmission im Gottesdienst, besuchte liebe Freunde aus meinem „alten“ Windhoek Hauskreis (z.T. auf ihrer Farm), und es war vieles noch wie 4 ½ Jahre zuvor, als ich mein Namibia-Pratikum gemacht hatte (ich war auch wieder bei „meinem“ Friseur am Ausspannplatz..). Eine prägende Zeit, die viel zu schnell zu Ende ging, und wir genossen die Vielseitigkeit und Gastfreundschaft des Landes. Ein Besuch bei Missionsflieger-Freunden in Botswana (wo ich schon mal in der Gegend bin..) setzte der ganzen Reise das i-Tüpfelchen drauf.

At the end of October I made true what I had planned with my father already last year: we flew on vacation to **Namibia**. Home feelings arose within me by all means; I could meet many of my friends again, even once I could go to the sunday service of the Stadtmission (German speaking church), visited dear friends of my "old" Windhoek bible circle in town and on their farm, and it was a lot still like 4 ½ years ago when I had done my practical training in Namibia (I also went to "my" hairdresser at the Ausspannplatz..). It was a very special time which came to an end too fast, and we enjoyed the versatility and hospitality of the land. A visit of mission aviation friends in Botswana ("when I am even that near...") put the icing on the cake of the whole trip.

Mein November wurde durch diesen Urlaub ziemlich kurz, und so musste ich mich beeilen, den papiernen Rundbrief noch vor Weihnachten in den Kasten zu bekommen. Mit ein paar Leuten aus der Gemeinde gründete ich außerdem endlich einen lang ersehnten Hauskreis, in dem wir uns reihum zum gemeinsamen Austausch, Singen und Beten treffen.

November became quite short due to this vacation, and thus I had to hurry up to get the paperous letter of this into the post box still before Christmas. Finally, in addition, I founded a long yearned bible circle with a few people from our Baptist church, where we meet for personal exchange, worship and praying.

Trotz aller Beschäftigung hatte ich für dieses Jahr beschlossen, eine ruhige **Adventszeit** zu genießen. Das setzte ich an den Advents-Sonntagen aktiv um.

In spite of all activities, I had decided for this year to enjoy a really quiet **Advent** time. And I did this on all Advent sundays actively.

**Und schon ist (fast) 2004:**

**Suddenly it's (nearly) 2004:**

Die erfahrungsgemäß flugarme Zeit im Winter will ich nun nutzen, weitere **Vorbereitungen/** Tests für MAF zu erfüllen. Dies sind z.B. psychologische Gutachten, Tropentauglichkeit, Gespräche mit MAF et c.

Now I want to use the winter time, from experience with few flying, to carry out further **preparations/** tests for MAF. These are, e.g., psychological certificates, tropical suitability et c.

Desweiteren plane ich für Mitte 2004 den Besuch einer **Kurzbibelschule** (3-6 Monate), wobei ich mich noch nicht konkret für eine bestimmte entschieden habe. Du

The visit of a 3-6-months short-time **Bible school** in the middle of next year is still to be planned where I have not yet decided for a specific location. Thus, you may

darfst mir also weiterhin gute Tipps geben.

Darüberhinaus mache ich mir den einen oder anderen Gedanken, wie ich die **Finanzierung** meiner Missionsfliegerei konkret gestalte. Es ist hierbei so, dass die Gesellschaft für die gesamte Technik sorgt, was großenteils von deren Spenden getragen wird. Ich muss daher „nur“ noch für mein Auskommen sorgen, was ich über persönliche Spenden/ Sponsoren versuchen will. So hat keiner eine allzu große Last zu tragen, und die Arbeit kann effektiv durchgeführt werden. Es gibt tatsächlich noch Pilotenjobs, bei denen man nicht reich wird ☺. Vielleicht hast Du Ideen dazu?

Trotz meiner 600 gesammelten Flugstunden gilt noch immer: ich bin offen für jeden **Mitflieger**, der mir damit zu mehr Flugerfahrung verhilft. Du darfst also – auch zu Weihnachten! – weiterhin Flug-Gutscheine verschenken (so kannst Du mit dem Geschenk zusätzlich einen guten Dienst für die Mission tun) oder Dich auch selbst in die Lüfte wagen.

Meine Einladung zu einem Besuch in Hamburg steht noch immer (solange ich noch hier bin); genauso gerne komme ich Dich besuchen, wenn es zeitlich passt. Auch für einen **Info-Abend** über MAF in Deiner Gemeinde, Bekanntenkreis et c. oder einen Mitflugtag in Deiner Nähe darfst Du mich anfragen. Ich mache möglich, was geht.

Was fehlt? Richtig, das **AKüVerz**:

CPL	Kommerzielle Piloten-Lizenz
D-EIUL	die „Uniform Lima“ unseres Vereins
EGPWS	verbessertes Bodennäherungswarnsystem
FL	Flughöhe (entspricht Höhe in [100 ft])
ft	Fuß
h	Stunden
IFR	Instrumenten-Flug-Regeln
MAF	Mission Aviation Fellowship
M&M	Begleitung & Dienen
VFR	Sichtflug-Regeln
'	Minuten

Genug geredet.

Eine be-Sinn-liche Adventszeit wünsche ich Dir gehabt zu haben,

GOD be with you till we meet again,

Dein



praktisch: Adresse zum Falten mit Wegbeschreibung

deliver furthermore good hints to me.

Beyond it, I am thinking about **financing** my missionary flying specifically. Usually it is organized in such a way that the company cares for all the technical items which will be paid by its donations. Thus I „just“ have to do some fundraising for my personal income. This division of the costs enables an effective work, and no-one has to carry a too heavy burden. As you can see, there are still pilot jobs available where you don't earn wealth ☺. You are very welcome with ideas about this.

In spite of my accumulated 600 flight hours, **Passengers** are still welcome, who help me thereby to get still more flight experience. So, how about giving away furthermore flight vouchers (you can do with your present, in addition, a good service for the mission), or letting yourself be brought into the air?

My invitation for a visit in Hamburg still stands (as long as I'm around); or I may come to visit you if you like. You could also arrange an **info evening** about MAF in your church, with you and your friend's etc., or a flying day at "your" airfield nearby. I will manage everything possible. Now, I will be pleased to hear from you.

What is absent? Correct, the **AbbrevListg**:

CPL	Commercial Pilot's License
D-EIUL	The "Uniform Lima" of our Flying Club
EGPWS	Enhanced Ground Proximity Warn. System
FL	Flight Level (= altitude in [100 ft])
ft	Feet
h	Hours
IFR	Instrument Flight Rules
MAF	Mission Aviation Fellowship
M&M	Mentoring & Ministry
VFR	Visual Flight Rules
'	Minutes

Enough of speaking.

I wish you've had a contemplative Advent time,

GOTT sei mit Dir bis wir uns wiedersehen,

Yours

practically: foldable address & routing

**Briefe:** Gero Gringmuth  
Speckenreye 70  
D-22119 Hamburg  
+49-40-63307858  
+49-177-3298335  
Aerogero@web.de

BAB 1 → HL  
HH-Öjendorf  
links (3,2 km)  
vor FORD rechts  
Tel.zelle parken  
Hurra!

**Spenden:** MAF Germany  
Kreissparkasse Peine  
Blz: 252 500 01  
Kto: 14 256 044  
„Unterstützung Gero Gri...“