



Hunderten von Menschen konnte in der 30-jährigen Geschichte der Helimission medizinisch geholfen werden. Nicht immer stehen grossflächige Fussballfelder als Landeplätze zur Verfügung, wie dieser Einsatz in einem Bergdorf im Nordwesten Kameruns zeigt.

Wie die Schweizer Helimission in Kamerun Hilfe leistet

# ALS HELIPILOT IN AFRIKA

Die Helimission gehört mit momentan zehn Helikoptern zu den grössten Schweizer Helikopterunternehmen. Allerdings sind diese Helis hier zu Landen selten anzutreffen, da sie ausschliesslich für humanitäre Einsätze in Dritt-

weltländern eingesetzt werden. COCKPIT befasst sich anhand eines konkreten Einsatzes mit den operationellen Aspekten und den Freuden und Leiden der Piloten und Mechaniker vor Ort.

Text und Bilder von Adrian Romang

Bamenda, 15. Februar 2001: Um 9.59 Uhr Lokalzeit hebt der Helikopter HB-XQQ von der Helimission-Basis ab. An Bord befinden sich nebst mir als Piloten zwei Amerikaner sowie drei Kameruner von der Universität Yaounde. Alle fünf Passagiere sind Sprachforscher, die heute in abgelegenen Dörfern Daten über zwei der insgesamt rund 280 Sprachen Kameruns sammeln wollen.

## Flugverkehrsleiter pensioniert

Der Flug zum Bamenda Airport dauert nur fünf Minuten. Mein Funkspruch an den Kontrollturm bleibt wie erwartet unbeantwortet. Der Flugverkehrsleiter wurde vor zwei Jahren pensioniert und nicht ersetzt. Eine Zwischenlandung ist hier beim ersten Flug an jedem Tag erforderlich, um den vorher ausgefüllten Flugplan abzugeben. Zudem muss jeder Flug vorgängig von der Gendarmerie genehmigt werden. Afrikanische Bürokratie pur. Die Flugpläne dienen in diesem Erdteil in erster Linie als Grundlage zur Berechnung der Landetaxen. Eine Gegenleistung oder die Sicherheit, in einem Notfall auf staatliche Hilfe zählen zu können, erhalte ich indes nicht.

Den Sicherheitsaspekt überlassen wir jedoch nicht einfach dem Zufall. Alle Heli-

kopter der Helimission sind mit HF-Funkgeräten ausgerüstet. Dank diesen ist ständiger Kontakt mit unseren Basen auch aus grosser Distanz gewährleistet. Flugverkehrsleiter sind in erster Linie unsere Ehefrauen oder derjenige Pilot, der gerade nicht fliegt. Während eines Fluges geben wir In-

formationen wie Start- und Landezeit, Anzahl Passagiere, Zielort, ETA sowie alle zehn Minuten unsere genaue Position und den Treibstoffvorrat an die Basis durch. Alle diese Angaben werden schriftlich festgehalten. Bräuchten wir Hilfe aus der Luft, würden wir befreundete Missionsflugiens-



Die autonome, gut ausgerüstete Basis der Helimission in Bamenda besteht seit 1980. Von hier aus wird regelmässig ein Gebiet bedient, das etwa so gross wie die Schweiz ist. Einsätze finden manchmal aber auch in anderen Teilen Kameruns oder sogar im benachbarten Ausland statt.



te oder private Flugunternehmen verpflichten. Man hilft sich gegenseitig aus, ist aufeinander angewiesen.

### Genauere Gewichtsberechnungen

Auch heute morgen habe ich meiner Frau anhand der Landkarte die Flugroute und die anderen wichtigen Aspekte des Fluges erläutert. Anfangen hat mein Arbeitstag wie immer um 7 Uhr, indem ich den Funkspruch der Missionsstationen draussen im Busch mitverfolgte. Oft erhalte ich so die Anfrage für medizinische Notfallflüge, was heute morgen jedoch nicht der Fall war. Der Vorflugkontrolle folgte die Betankung des Helis mit den für heute benötigten 500 lbs Treibstoff. Je nach Länge eines Fluges rechnen wir mit 20 bis 40 Minuten Treibstoffreserve.

Etwas später treffen meine Passagiere ein und ich mache mich gleich daran, jeden einzeln und auch das Gepäck zu wiegen. Da heute ein neuer Platz angefliegen wird, mache ich die Berechnungen anhand der HOGE-Tabelle (Hover out of ground effect), um genug Leistungsreserve zu haben. Es zeigt sich, dass für den bevorstehenden Flug alles wie geplant mitgenommen werden kann. Dem ist jedoch nicht immer so und oft genug gibt es heftige Diskussionen mit kamerunischen Passagieren, die beispielsweise ihre Erdnüsse einfach nicht zurück lassen wollen. Viele begreifen nicht, dass ein Helikopter nun mal kein Busstaxi ist und Dinge zurückgelassen werden müssen, obwohl noch Platz in der Kabine vorhanden wäre.

### Basic Navigation

Wieder in der Luft, fliegen wir Mundum entgegen. Grundsätzlich navigieren wir nach herkömmlicher Methode mit Landkarte und Stoppuhr sowie nach landschaftlichen Merkmalen wie Bergen oder Flüssen. Mit der Zeit wird man jedoch mit der Landschaft vertraut. NDBs und VORs fehlen in dieser Gegend gänzlich, allerdings dient uns ein GPS als Unterstützung.

Da ich noch nie in Mundum war, habe ich die Koordinaten aus der Landkarte gelesen und dem GPS «gefüttert». Die herkömmlichen Landkarten im Massstab 1:200'000 stammen übrigens noch aus der Kolonialzeit, sind aber erstaunlich detailliert und hilfreich. Die offiziellen ONC-Flugkarten im Massstab 1:1'000'000 eignen sich für unsere Art Einsätze nicht.

Mit konstanten 500 Fuss pro Minute steige ich auf 6000 Fuss, um die vor uns liegende Hügelkette zu passieren. Kaum ist dies geschehen, muss auch schon der Sinkflug eingeleitet werden. Tausend Meter unter mir sehe ich nun bereits das Dorf, das Mundum sein muss. Nach einem Vollkreis habe ich genug Höhe verloren, um den weit und breit einzig möglichen Landeplatz, ein am Hang liegendes Feld, zu rekonoszieren. Es wird eine Slope-Landung geben. Klar ist auch, dass der Anflug wegen Bäumen nur von



Für die Grundschulung und die Weiterbildung setzt die Helimission diesen in den USA stationierten Bell 47G-4A mit der Registration N24HM ein.

einer Seite – vom Tal her – erfolgen kann. Es ist windstill, die Platzhöhe erweist sich als tiefer als angenommen. Ich überprüfe die Instrumente, gehe im Kopf nochmals meine Berechnungen durch und leite den Endanflug ein. Bei einem «one-way»-Platz wie diesem, muss einfach alles stimmen.

### Unerwarteter Medevac

Unmittelbar nach der Landung meldet sich über HF-Funk eine Missionsstation mit einem Hilferuf. Eigentlich habe ich geplant, in Mundum zu warten, bis die Sprachforscher ihre Arbeit getan haben, muss nun aber mein Programm ändern. Ich verspreche, in zwei bis drei Stunden zurück zu sein. Unverzüglich nehme ich Kurs auf Benade, welches zehn Flugminuten entfernt liegt.

Auf dem Überflug erfahre ich mehr: Weit draussen im Busch hat sich ein Kameruner mit einer Motorsäge schwer verletzt. Ein Läufer war Stunden zu Fuss unterwegs, um den Heli von der Missionsstation aus anzufordern. In Benade nehme ich den Läufer an Bord, damit er mir als «Co-Pilot» den Weg

zu seinem Dorf weist, was er auch tatsächlich auf Anhieb schafft. Kaum gelandet, wird der Verletzte auch bereits zum Landeplatz getragen. Da ich diesen Medevac nicht erwartet habe, steht unsere Spezialbahre nicht zur Verfügung. Dem Mann ist das jedoch egal, Hauptsache, er wird bald ärztlich betreut! Nach 20 Flugminuten liefere ich den Patienten im Missionsspital Mbingo ab. Später erfahre ich vom Arzt, dass das Bein trotz unserem Einsatz amputiert werden muss. Der Flug hat zwar nicht das Bein, sicher aber das Leben des Mannes gerettet.

Ich fliege zur Basis zurück, um zu tanken. Von dort aus geht es zurück nach Mundum, um die Sprachforscher nach Beba – dem nächsten Dorf – zu fliegen. Der Nachmittag entpuppt sich als weniger hektisch und ich komme sogar dazu, mir die vierstündige Wartezeit in Beba mit einem Buch zu verkürzen. Gegen sechs Uhr abends setze ich den Long Ranger wieder in Bamenda auf, erledige noch die tägliche Kontrolle, bevor der Heli für die Nachtruhe wieder im Hangar verschwindet. ☒

### Pilot bei der Helimission: ein «Mädchen-für-Alles»-Job

Die Arbeit bei der Helimission ist sehr vielfältig und abwechslungsreich. Da wir nicht nur fliegen, sondern als lizenzierte Mechaniker auch die Wartungsarbeiten sowie Büro- und Buchhaltungsarbeiten selber erledigen, ergibt sich ein breites Betätigungsfeld. Mühsam ist oft der Umgang mit den lokalen Behörden, die vielfach ihrer Bürokratie wegen mehr Hindernis als Hilfe sind. Zollformalitäten für dringend benötigte Ersatzteile oder das Warten auf die Flugbewilligung, die alle drei Monate erneuert werden muss und nie rechtzeitig vom Transportministerium eintrifft, zeren oft an den Nerven.

Fliegerisch sind in der Regenzeit sintflutartige Regenfälle, Nebel und tiefhängende Wolken eine grosse Herausforderung, in der Trockenzeit macht einem die schlechte Sicht das Leben schwer. Der sogenannte Harmatan – in der Luft schwebender Wüstensand – vermischt sich mit

dem Rauch der Buschfeuer und lässt die Sichtweite oftmals in den IFR-Bereich sinken und unseren Heli im Hangar stehen. Alle Flüge erfolgen VFR bei Tag. In der Übergangszeit von der Regen- zur Trockenzeit muss den heftigen, zum Teil böenartig auftretenden Winden grosse Beachtung geschenkt werden.

Da die Helimission nicht kommerziell arbeitet, müssen wir die Helikopter nicht an der Leistungsgrenze fliegen. Viele unserer Landeplätze gelten als «confined area» und lassen keinen grossen Spielraum offen. Es ist eine herausfordernde, aber befriedigende Arbeit und die schönen Seiten wiegen unter dem Strich die negativen bei weitem auf. Die grösste Genugung ist es, wenn man am Abend weiss, im Leben eines Kameruners oder sogar eines ganzen Dorfes einen Unterschied gemacht zu haben. ar