

Rekord-Wirbelsturm in Malawi

Mitte März 2023 richtete Wirbelsturm «Freddy» in Südafrika schwere Schäden an, wodurch schnelle Hilfe aus der Luft gefragt war. Vor Ort konkret angepackt haben auch Schweizer Hilfswerke, darunter Mercy Air und indirekt auch die Helimission. Ein persönlicher Augenschein aus dem besonders betroffenen Süden Malawis.

Text und Fotos Adrian Romang

Im Schatten des schweren Erdbebens in der Türkei und Syrien Anfang Februar 2023 bahnte sich gleichzeitig in der südlichen Hemisphäre weiteres Ungemach an. Der westlich von Australien entstandene Wirbelsturm entwickelte sich in sechs Wochen bezüglich Dauer und Intensität zum Rekord-Sturm. Auf seinem Weg über den Indischen Ozean nach Westen änderte «Freddy» mehrmals die Richtung, bevor er schliesslich nach rund 7000 Kilometern mit voller Wucht auf mehrere Länder Südafrikas traf. So fiel in Malawi in sechs Tagen so viel Regen wie normalerweise in sechs Monaten. Diese Wassermengen führten zu zahlreichen Überschwemmungen und Erdbeben, welche wiederum Strassen, Brücken und Dörfer zerstörten. Nebst den über Tausend zu beklagenden Menschenleben wurden weitere 660'000 Menschen obdachlos, beziehungsweise von der Aussenwelt abgeschnitten.



Foto Matthias Reuter

Der Airbus AS350B2 von Mercy Air auf einem Hilfeinsatz in Malawi.



Das Dorf Nkulambe nachdem das Wasser wieder abgeflossen war.

Helimission half Mercy Air aus

Die von Südafrika aus operierende Mercy Air (siehe SkyNews.ch April 2023) konnte sofort einen Helikopter anbieten und erhielt – dank guten Beziehungen zur malawischen Regierung – innerhalb weniger Tage eine Fluggenehmigung. So konnte Mercy Air ab dem 24. März für drei Wochen unkompliziert Soforthilfe leisten. Aus verschiedenen Gründen und aufgrund der Dringlichkeit des Hilfeinsatzes konnte Mercy Air jedoch nicht für die ganze Dauer des Einsatzes genügend Personal bereitstellen. Not macht bekanntlich erfinderisch und so brachte meine Frau die Idee ins Spiel, dass ich doch in Malawi aus-helfen könnte. Früher selbst aktiver Pilot und Mechaniker und während fast zehn Jahren in Afrika wohnhaft, bin ich heute – als technischer Leiter der Helimission – fast nur noch im Büro tätig. Als solcher viel beschäftigt, war ich von der Idee zuerst nicht sehr angetan, obwohl ich mit Mercy Air sehr verbunden bin.



Mit dem AS350B2 N220CF transportierte Mercy Air in drei Wochen rund 45 Tonnen Hilfsgüter, hier landet er in Mulanje, um weitere aufzunehmen.

Allerdings genügte «einmal darüber schlafen» sowie ein Anruf bei meinem Chef Simon Tanner, um mich zu überzeugen. Mit den ermutigenden Worten «das wird dir sicher gut tun», segnete er den Einsatz ab und «lieh» mich für knapp zwei Wochen an Mercy Air aus.

Sowohl Mercy Air als auch die Helimission haben vieles gemeinsam. Zuerst sicher das Anliegen, christliche Nächstenliebe in Wort und Tat mittels Helikopter in entlegene Gebiete zu bringen. Weiter betreiben beide Organisationen Airbus AS350B2 Helikopter, weshalb wir uns bereits seit geraumer Zeit gegenseitig mit Ersatzteilen oder dem gemeinsamen Überholen von Komponenten aushelfen, um von besseren Konditionen profitieren zu können.

Gemeinsam ist auch der Mangel von Fachkräften, wobei es vor allem an Helikoptermechanikern fehlt. So sitzen wir gewissermassen im gleichen Boot und verstehen uns daher nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung, zumal wir auch geografisch nicht in den gleichen Regionen arbeiten. Ohnehin gibt es in der Katastrophenhilfe mehr als genug zu tun.

Tonnenweise Maismehl

Als ich Anfang April in Blantyre, einer Stadt im Süden Malawis, eintraf, um den Schweizer Helikoptermechaniker Michael Aebi abzulösen, waren die Hilfsbemühungen bereits in vollem Gange. Von der Ankunftshalle brachte mich der für das Helikopterprogramm von Mercy Air verantwortliche Schweizer Pilot Matthias Reuter gleich wieder hinaus auf den Tarmac. Zu Fuss ging es an der Ethiopian-Boeing 737 vorbei auf den militärischen Teil des Flugplatzes, von wo aus

die Hilfseinsätze koordiniert wurden und sich die zu verteilenden Hilfsgüter befanden.

Diese bestanden in erster Linie aus Maismehl und Soyabohnen, wobei ersteres fast ausnahmslos aus einheimischer Produktion kam, da der Süden Malawis sehr fruchtbar ist. Während des dreiwöchigen Einsatzes konnte Mercy Air 45 Tonnen Lebensmittel verteilen. Der Fokus lag dabei auf kleinen Dörfern hinter der Ostflanke des Mulanje-Gebirgszuges an der Grenze zum Nachbarland Mosambik, einer Gegend, die besonders stark von Erdbeben betroffen war und von grösseren Helikoptern nicht bedient werden konnte.

Ich unterstützte Matthias, indem ich morgens den Helikopter bereitstellte, tagsüber die Betankung und Beladung verantwortete und abends die Tageskontrolle durchführte sowie diverse Rapporte schrieb. So war Matthias freigestellt, sich mit den Hilfsorganisationen um die anzufliegenden Dörfer und die eigentliche Flugplanung zu kümmern. Als kleines Team konnten wir so effizienter arbeiten und über die Dauer des Einsatzes etwa ein Drittel mehr Flüge durchführen, als wenn das Team nur aus einem Piloten bestanden hätte.

Als kleines Team konnten wir so effizienter arbeiten und über die Dauer des Einsatzes etwa ein Drittel mehr Flüge durchführen, als wenn das Team nur aus einem Piloten bestanden hätte.

Bunter Mix an Luftfahrzeugen

Der AS350B2 N220CF der Mercy Air war jedoch nicht der einzige Heli, welcher So-

forthilfe brachte. Sobald es das Wetter nach den schweren Regenfällen zulies, stellten als Erstes zwei Nachbarländer Helikopter zur Verfügung. So entsandte die Luftwaffe Tansanias (JWTZ/Jeshi la Wananchi la Tanzani) zwei AS332/H215 Super Puma, und aus Sambia gesellte sich die militärische Mi-17 mit dem Kennzeichen «AF1105» dazu.

Wo immer sich in Afrika eine (Hunger-)Katastrophe anbahnt oder ereignet, ist auch das «World Food Program» (WFP) der UNO nicht weit. Diese betreibt in mehreren afrikanischen Ländern permanent rund 60 Flugzeuge diverser Typen sowie je nach Bedarf 15 bis 20 Helikopter. Diese ganz in weisser Farbe gehaltenen und mit grossen UN- oder WFP-Titeln beschrifteten Luftfahrzeuge werden von kommerziellen Firmen geleast.

Das WFP entsandte zwei Mi-8 nach Blantyre, von wo aus sie bis zum Ende der Mission Ende Mai 2023 in insgesamt 250 Flügen 750 Tonnen Lebensmittel in 60 Dörfern verteilten. Pro Tag und Heli konnten zwei bis drei Rotationen durchgeführt werden, da diese Grosshelikopter die Ladung in der Kabine transportierten und zum Entladen jeweils auch die Triebwerke abgestellt wurden. Dies ist sehr viel zeitaufwendiger als Aussenlasten, wobei der Transport im Netz aufgrund der grossen Distanzen sowieso ungeeignet gewesen wäre.

Neue Helis für Malawi Air Force?

Auch die einheimische Luftwaffe hat sich engagiert, allerdings verfügt Malawi als eines der ärmsten Länder Afrikas nur über sehr bescheidene Ressourcen, was sich auch in der militärischen Ausrüstung widerspiegelt. Neben zwei von China im Juli 2022 gespen-



Als einziger Heli der Luftwaffe Malawis war diese Gazelle zur Bewältigung der Katastrophe einsatzbereit.

deten Xian MA-600 Flugzeugen in Airliner-Bestuhlung, deren militärischer Nutzen sich mangels fehlendem Frachttor oder Laderampe in Grenzen hält, werden noch drei in die Jahre gekommene Dornier 228 betrieben. Die bescheidene Helikopter-Flotte besteht aus drei ehemaligen Royal Army SA341 Gazelle, je vier AS350 Ecureuil und SA330 Puma sowie einem AS332 Super Puma. Von diesen Helikoptern fliegen momentan nur noch zwei Gazelles, wobei die eine während den Hilfsbemühungen durch ein technisches Problem nach wenigen Tagen leider ebenfalls ausfiel. Schliesslich bestand der einheimische Beitrag daher aus einer einzigen SA341, jeweils von zwei Piloten geflogen und mit maximal 400 kg Nutzlast pro Flug. Dies und die Tatsache, dass bei diesem Helityp aufgrund seiner sehr tiefen Rotorebene ebenfalls nach jeder Landung die Turbine abgestellt werden musste, machten diese Flüge auch nicht sehr effizient, auch wenn natürlich jedes Kilogramm Hilfgut wertvoll war. Erwähnenswert und berüh-

rend ist jedoch, dass diese eine Gazelle von einem kleinen, aber sehr motivierten und hingebungsvollen Team von Mechanikern und Piloten stolz gepflegt und geflogen wurde. Im Gespräch mit den Luftwaffenangehörigen stellte sich heraus, dass sich die malawische Regierung der drastischen Lage bewusst ist und die Situation mit der Heliflotte angehen und verbessern will. Allerdings – und leider etwas typisch für Afrika – will man, anstatt bereits vorhandene Helis wieder in Schuss zu bringen, lieber neue kaufen. Die «Evaluation» schien sich auf den AW139 von Leonardo zu fokussieren, der sich zwar sicher aufgrund seiner Kabinengrösse für Hilfsflüge eignen würde, aber meines Erachtens unterhaltstechnisch in Afrika eine Herausforderung wäre, man denke etwa nur ans Einziehfahrwerk. Was Afrika wirklich dienen würde, sollte möglichst einfach, mechanisch, analog und bewährt sein, und so erwähnte ich den Piloten gegenüber die robuste Bell 412, die nun offenbar ebenfalls angeschaut wird.

Operation «Tigwirane Manja»

Das Positive an schwierigen Zeiten ist, dass sie normalerweise Menschen, Organisationen und Regierungen dazu bringen, sich gegenseitig zu helfen und zu unterstützen. Dies gilt umso mehr im Falle von Katastrophenhilfe, da in solchen Situationen die Soforthilfe oberstes Ziel ist. Die bereits erwähnte unbürokratische Zusammenarbeit zwischen Mercy Air und Helimission ist ein Beispiel dafür. Interessanterweise hat die malawische Regierung die Hilfeleistungen im Zusammenhang mit dem Wirbelsturm «Freddy» unter den Begriff «Tigwirane Manja» gestellt, was übersetzt etwa «Hand in Hand» heisst, jedoch «Zusammenarbeit» meint.

Die malawische Regierung hat die Hilfeleistungen im Zusammenhang mit dem Wirbelsturm «Freddy» unter den Begriff «Tigwirane Manja» gestellt, was übersetzt etwa «Hand in Hand» heisst.



Die Luftwaffe von Tansania unterstützte die Hilfsflüge mit einem ihrer Airbus H215.

Dabei ging die Regierung selbst mit gutem Beispiel voran und stellte allen Hilfeleistenden Treibstoff, Strassentransport, Unterkunft und Verpflegung zur Verfügung. Für Mercy Air wie auch für Helimission war dies eine sehr positive und ermutigende Erfahrung, hatten beide Organisationen doch in anderen Ländern auch schon das pure Gegenteil erfahren. Faszinierend war zu erleben, wie sich einerseits malawische Regierungsinstitutionen, konkret das «Department of Disaster Management Affairs» (DoDMA) und die Armee, mit zivilen UNO-Organisationen wie UNICEF, World



Der Mil-Mi-8 der neuen Zorte Air aus der Mongolei fliegt für die UNO in Malawi.

Auswirkungen der Russland-Sanktionen auf UNO-Hilfsflüge

Schon seit jeher bilden zahlreiche aus russischer Produktion stammende Mil-Mi-8/17 Helikopter in Afrika das Rückgrat der von der UNO gecharterten Helikopterflotte. Aufgrund seiner robusten Bauweise und einfachen Handhabung ist dieser Helikoptertyp für Afrika sehr geeignet, allseits beliebt und wesentlich günstiger zu betreiben als westliche Muster wie die AS332/H225 Super Puma von Airbus. Von daher interessiert die Frage, welche Auswirkungen die Sanktionen gegen Russland im Zuge des Ukraine-Krieges auf den UNO-eigenen Flugdienst United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS) haben. Bei genauem Hinsehen wird klar, dass die vom Westen verhängten Sanktionen nicht in jeder Hinsicht die gewünschte Wirkung zeigen, zumal der grössere Teil der Weltgemeinschaft diese nicht mitträgt. Dennoch beeinflussen die Sanktionen auch das für zahlreiche Staaten in Afrika wichtige Flugprogramm der UNO, da die wichtigen Geldgeber eben

vorwiegend aus dem Westen stammen. Gemäss dem UNHAS-Jahresbericht 2021 waren von den insgesamt 16 von der UNO betriebenen Helikopter deren 14 aus der Baureihe Mi-8, 2022 kamen nochmals zwei Mi-8 dazu. Im September 2022 äusserte die ICAO massive Bedenken betreffend der Sicherheit von in der Russischen Föderation registrierten Luftfahrzeugen, in der Folge hat die UNO allen russischen Betreibern den Vertrag per Mitte November 2022 vorzeitig gekündigt. Allerdings gestaltete sich die Suche nach ebenbürtigem Ersatz aufgrund der weltweiten Nachfrage nach mittelschweren Helikoptern als schwierig, und so wurde der Vertrag mit mindestens zwei russischen Partnern zwangsläufig verlängert. Andere Verträge konnten neu besetzt werden, allerdings mit Mehrkosten von rund 6,5 Millionen US-Dollar pro Monat, da nun nach und nach westliche Muster wie die AS332 und Bell 412 Einzug halten. Es scheint je-

doch auch so, dass sich die Sanktionen vor allem auf russische Firmen, nicht aber auf den Mil-Mi-8 Helikopter als solches beziehen. Nur so ist zu erklären, dass die beiden kürzlich in Malawi von der UNO operierten Mi-8 in der Mongolei registriert sind und von der in Ulan Bator ansässigen Zorte Air betrieben werden. Informationen über Zorte Air und die beiden Helikopter JU-5008 und JU-5888 sind spärlich zu finden, ersichtlich wird nur, dass es sich um eine «newly established airline» handelt. Wann dies geschah und wer dahinter steckt, ist unklar und somit bleibt die Vermutung, dass einige Mi-8/17 Helikopter nun einfach unter anderen Firmennamen und Registrationen weiterbetrieben werden. Es ist wie oft: Verbote und Sanktionen wecken den Erfindergeist, um ebendiese zu umgehen. Den Bedürftigen in Afrika und anderswo dürften diese «Spielereien» jedoch egal sein, Hauptsache, sie bekommen weiterhin dringend benötigte Hilfe.

Food Program, OCHA (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs) ergänzten. Andererseits wurden auch säkulare Organisationen wie das Rote Kreuz sowie christliche Werke wie Mercy Air und World Vision eingebunden, um gemeinsam der Not der Bevölkerung zu begegnen. So wurde das Motto «Tigwirane Manja» von allen Seiten konkret gelebt.

Unerwartete Wertschätzung

Bereits nach wenigen Minuten im Land realisierte ich, dass an Malawi irgendetwas besonders ist, ohne es jedoch gleich benennen zu können. Mein Bauchgefühl sollte sich nicht täuschen und nach knapp zwei Wochen konnte ich eine insgesamt positive Bilanz ziehen. Neben den bereits erwähnten Bemü-

hungen der Regierung, uns wo auch immer möglich zu unterstützen, erlebten wir auch die einheimische Bevölkerung als sehr aufgestellt und dankbar. Ein kleines, aber dennoch nicht zu unterschätzendes Zeichen war etwa die Einladung des DoDMA-Koordinators, der uns und der Crew der Luftwaffe am Vorabend unserer Abreise im Namen der Regierung und als Dank ein gemeinsames Nachtessen spendierte. Einige Wochen nach Abschluss unseres Einsatzes erreichte uns zudem – völlig unerwartet – ein Dankesbrief des zuständigen Ministeriums. Auch wenn sowohl Mercy Air wie auch die Helimission Hilfe leisten wollen, ohne dafür ein «Danke» zu erwarten, so sind doch diese Zeichen der Wertschätzung eine besonders wohlthuende Geste.

Mercy Air erwägt, in Blantyre einen ihrer Helikopter zu stationieren, um damit Flüge innerhalb Malawis anbieten zu können. Zudem wäre das Gebiet im benachbarten Mosambik, wo Mercy Air schon lange regelmässig Einsätze fliegt, viel schneller zu erreichen als aus dem fernen Südafrika. Die Vorzeichen dazu wären positiv.

Ich persönlich war sehr dankbar für diese Abwechslung zum Büroalltag, und als Helimission-Mitarbeiter der Mercy Air in dieser Form an vorderster Front aushelfen zu können. Vor Ort direkt Hilfe leisten zu können und den Unterschied mit eigenen Augen zu sehen, ist ein Privileg. Und so werden wir auch weiterhin versuchen, Synergien zu nutzen, um gemeinsam anderen zu helfen. ■