

Helfen und fliegen: Eine unschlagbare Kombination

BUSCHPILOTEN Der Missionsflugdienst MAF (Mission Aviation Fellowship) bringt Missionare, Ärzte, Entwicklungshelfer und Hilfsgüter in die entlegensten Gebiete der Welt. idea-Redaktionsleiterin Daniela Städter war an zwei ganz unterschiedlichen Orten dabei: Gemeinsam mit einem Team von World Vision war sie mit MAF im Vorjahr in Uganda, jetzt saß sie im Juni beim Trainingscamp der zukünftigen Buschpiloten in der Nähe von Marburg erneut in einem MAF-Flieger.



Noch trainiert er in Hessen, nächstes Jahr wird er wohl in Afrika fliegen: der 25-jährige Jan Klassen.



Es ist der 29. August 2018. Mitarbeiter des Kinderhilfswerks World Vision aus Deutschland sind gemeinsam mit Journalisten auf einer Tour durch das ostafrikanische Uganda (siehe auch ideaSpektrum 50.2018). Nach ersten Terminen im Süden geht es weiter in den Norden. Wir wollen Bidibidi – das zeitweilig größte Flüchtlingscamp der Welt – besuchen. Am ↘



Klassen (r.) mit seinem Ausbilder Stefan Hageneier. rechts: Im ostafrikanischen Uganda funktioniert das Reisen am besten per Flugzeug.



schnellsten funktioniert das Reisen per Flugzeug – mit MAF. Und so machen wir uns auf den Weg zum „Kajjansi Airfield“ – einer Schotterpiste südlich der Hauptstadt Kampala. Jeder muss einzeln in der kleinen Abflughalle auf eine Waage, zusätzlich wird das Gepäck gewogen.

Vor dem Start wird gebetet

Wir haben Übergewicht, teilt uns der niederländische MAF-Pilot mit dem klingenden Namen Rembrandt mit, bevor wir in seine kleine Propellermaschine einsteigen. Er werde einen zusätzlichen Sitz und schwere Gurte rausnehmen. Das reicht? Rembrandt beruhigt, alles Routine. Nachdem alle eingestiegen sind, spricht unser Pilot ein Gebet und bittet um den Segen Jesu für diesen Flug und für die Arbeit aller in dem Flieger. An Bord sind vor allem Mitarbeiter von World Vision und der UN. Die Anspannung löst sich schnell. Es ist ein schöner Tag, die Schotterpiste nicht so buckelig wie befürchtet, das Flugzeug zwar laut, hebt aber problemlos ab und liegt ruhig in der Luft – unter uns sehen wir zumeist dünn besiedeltes Land, kleine Dörfer und Hütten ohne Strom- und Wasserversorgung. Knapp anderthalb Stunden später setzt Rembrandt zur Landung in Arua an. Wir steigen aus, zwei einheimische Arbeiter rollen Benzin in einem Fass herbei, einer steigt auf eine kleine, dünne Leiter und füllt am Flügel den Tank auf. Dank MAF können sich Entwicklungshelfer, Ärzte und Missionare schnell und sicher in dem Land bewegen.

Training in Hessen

Szenenwechsel: 28. Juni 2019; Flughafen Marburg-Schönstadt in Cölbe; wieder ein sonniger Tag. Hier trainieren gut zwei Tage neun zukünftige Buschpiloten – sieben Holländer, ein

Finne, ein Deutscher. Warum ausgerechnet an diesem Ort? „Es ist eine relativ unebene Graspiste, und sie ist abschüssig“, sagt **Jan Klassen**. Das kommt den zukünftigen Flugbedingungen nahe – auch wenn es hier noch einen Tower und Radar gibt. Der 25-Jährige ist der einzige deutsche Teilnehmer bei dem Trainingscamp „airstrip evaluation“ (Landebahnauswertung). Klassen gehört zur Mennoniten-Brüdergemeinde Frankenthal (bei Mannheim), ist mit neun Jahren Christ geworden und wird im kommenden Jahr mit MAF ausreisen. Entweder erst nach Mikronesien oder direkt nach Afrika.

„Bleib auf dem Boden“

Der Weg hin zum Missionspiloten ist trotz des jungen Alters bereits ein längerer Prozess bei Klassen. Als Jugendlicher sei er auf der Jugendmissionskonferenz (JuMiKo) in Echterdingen bei Stuttgart einmal gefragt worden, ob er sich vorstellen könne, als Missionar ins Ausland zu gehen, erzählt er. Damals konnte er es nicht. Er wollte ein „normales Leben“ in Deutschland führen. Sein Traumberuf: Pilot. Doch seine Hoffnung, dass er den Ansprüchen genügt, war klein. Piloten sind doch Alleskönner, dachte er. Dann lernte er mit 19 Jahren über das Hilfs- und Missionswerk „DMG interpersonal“ den Missionsflugdienst MAF kennen. Zum ersten Mal hörte er das Wort Missionspilot. Er war fasziniert von dieser sinnvollen Aufgabe und der für ihn „unschlagbaren Kombination“ aus „helfen und fliegen“. Seine Eltern reagierten erst zurückhaltend. „Bleib auf dem Boden“, meinte sein Vater vielsagend.

Gott, was soll ich tun?

Klassen stellte sich ersten Tests, ob er überhaupt als Pilot geeignet ist, und er bat Gott, er solle ihn durch die Prüfun-

gen fallenlassen, wenn dieser Weg nicht seinem Plan entspricht – Klassen bestand. Seine Eltern und sein Großvater unterstützten seine Ausbildung zum Piloten finanziell, er nahm Nebenjobs an, machte parallel eine Ausbildung zum Logistik- und Speditionskaufmann. Seit 2013 fliegt er nun, hat alle nötigen Lizenzen in der Tasche, ist seit zwei Jahren verheiratet und seit drei Wochen Vater einer kleinen Tochter.

Ist seine Ehefrau Rebecca auch so begeistert von den Plänen? Sie haben sich erst kennengelernt, als für ihn schon feststand, dass er Missionspilot werden will, berichtet Klassen. Für ihn sei die Berufung „100 % klar“, deswegen habe er auch niemals davon abrücken wollen. Anfangs habe sie sich schwer mit dieser Zukunftsvorstellung getan, sagt Klassen, weil sie in einem kulturell anders geprägten Land oft allein sein werde. Doch jetzt stehe sie komplett dahinter.



Klassen mit seiner Frau Rebecca

Papua-Neuguinea ist am schwierigsten

Für die Piloten ist es wichtig, dass ihre Familien sie unterstützen, erzählt MAF-Sprecher Peter Schmidt, der bei dem Training anwesend ist. Denn die Arbeit sei herausfordernd. Als besonders schwierig gelte Papua-Neuguinea: bergig, nebelig, kurze Landepisten, Wind auf Hochplateaus, der das Flugzeug in die Nähe des Abhangs runterdrücken kann – 11 MAF-Piloten sind in dem Land in der Vergangenheit gestorben. Doch das liegt länger zurück. Seit 13 Jahren fliegt MAF unfallfrei, „und das bei 69.000 Flügen pro Jahr“, so Schmidt: „Ein großer Grund zur Dankbarkeit.“

Der Einsatz kann kommen

Die zukünftigen Herausforderungen sind auch ein Grund, die Piloten bestmöglich auszubilden. Und so trainiert Klassen in Cölbe, was das Fliegen im Busch ausmacht: Starten auf unebenen Pisten, nicht wissend, ob vielleicht ein Tier auf der Startbahn auftaucht, ob sich unerwartet Löcher in der Bahn auftun, in der Luft auf engem Raum scharfe Kurve fliegen. Auch ihre Routinen üben sie hier in Marburg, wie Klassen bei einem gemeinsamen Rundflug erklärt. Hier wird nicht einfach gelandet, sondern die Landebahn drei Mal in unterschiedlichen Höhen überflogen, um Unebenheiten zu erkennen: So knapp mit einer einmotorigen Maschine über den Boden zu fliegen, ohne zu landen, ist ungewohnt. Das Ende der 750 Meter langen Start- und Landepiste scheint so nah und die Bäume dahinter so hoch. Doch der Eindruck trügt. Klassen zieht das Flugzeug hoch, wir werden kurz in den Sitz gedrückt, die Bäume verschwinden unter uns. Der Einsatz im Zielgebiet für Jan Klassen kann kommen! •



Ein MAF-Flugzeug
in Uganda



Der Missionsflugdienst MAF bringt mit seinen 135 Flugzeugen Missionare, Ärzte, Patienten, Entwicklungshelfer und Hilfsgüter in die entlegensten Gebiete der Welt. Er hat weltweit etwa 1.300 Mitarbeiter aus verschiedenen Konfessionen. Rund 300 sind Piloten, darunter fünf Deutsche. Gesucht werden vor allem Mechaniker – dort ist der Bedarf noch größer als bei den Missionspiloten. Der Flugdienst arbeitet für rund 1.300 kirchliche und humanitäre Organisationen, darunter die Christoffel-Blindenmission, Ärzte ohne Grenzen oder die UN. MAF kümmert sich ebenso um „Ärztessafaris“: Dann werden Ärzte innerhalb eines kurzen Zeitraums zu mehreren Krankenhäusern gebracht. So können sie, statt tagelang mit dem Auto zu fahren, innerhalb von wenigen Stunden den nächsten Zielort erreichen. Die Missionswerke in den Entwicklungsländern haben weitaus weniger Geld zur Verfügung als europäische Organisationen und zahlen darum nur einen Teil der tatsächlichen Kosten. Der Rest wird durch Spenden gedeckt. Die Mitarbeiter von MAF bekommen Gehälter, die meist durch Spenden von Freundeskreisen, Kirchen und Gemeinden gedeckt werden. Auch Jan Klassen hat ein solches Konto bei MAF, um darüber einen Teil seiner Ausbildung finanzieren zu können. Den deutschen Zweig, der das Spendensiegel der Deutschen Evangelischen Allianz hat, gibt es seit 28 Jahren.

- Mission Aviation Fellowship e.V.
Stumme-Loch-Weg 7 | 57072 Siegen
maf-deutschland.de | 0271 7014780



Chillen im Schatten: Ein Pilot erholt
sich von seinem Trainingsflug.