

## **Eine fliegerische Tortur: Ehemalige Starfighterpiloten überführen Grob-Flugzeuge nach Kenia**

**Matties-Unterallgäu** Sie flogen den F-104-Jagdbomber „Starfighter“ während des Kalten Krieges, waren jung und gehörten zu den bestausgebildeten Piloten der westlichen Welt. Nach der Militärfliegerei flogen sie bei zivilen Fluggesellschaften und waren auch dort erfolgreich wie zum Beispiel Hermann Beck, Hubschrauber- und Starfighterpilot. Er flog als Flugkapitän der Lufthansa, später bildete er die Flugkapitäne aus. Heute hat er eine eigene Flugschule in Wildberg bei Lindau. Günther Stökler, der Jüngere, ebenfalls Starfighter und später den Tornado geflogen, befördert heute Passagiere in den Urlaub.

Seit 2009 werden bei der Firma Grob Aircraft in Matties bei Mindelheim wieder Flugzeuge gebaut. Die Konjunktur boomt, weltweit. Bisher verkauften sie Flugzeuge nach Argentinien und Indonesien. Die ersten Trainingsflugzeuge gingen nach England.

Die Firma Grob Aircraft ist wieder erstanden im Jahre 2009. Andre Hiebeler und Andreas Konle kauften das gesamte Know how samt Betriebsgelände in Matties vom Namensgeber Burkhard Grob, der über 40 Jahre schon erfolgreich Flugzeuge gebaut hatte, musste aber schließlich Insolvenz anmelden. Die neuen Geschäftsführer, zuvor schon im Flugzeuggeschäft aufgewachsen übernahmen in einer „Hau-Ruck Aktion“ das gesamte Potential von ihrem Vorgänger und schafften so den Grundstock für eine erfolgreiche Weiterführung der Produktion.

Oberst a.D. Karl Fürnrohr, gebürtiger Augsburger, ehemaliger Starfighterpilot beim JaboG 34 Memmingen und am Ende seiner fliegerischen Verwendung Kommandeur des Fluglehrzentrums F-4 Phantom in Hopsten und anschließend fünf Jahre Verteidigungs-Attaché in Brasilien kam mit diesen fliegerischen und diplomatischen Attributen als Vice President Military Sales zu Grob-Aircraft nach Matties.

Flugzeuge nach Süd-Ost-Asien werden im Container verschickt, vor Ort montiert und dann an die Behörden übergeben. Die Flugzeuge nach Kenia sollten geflogen werden von ehemaligen Crew-Kameraden aus früheren Zeiten und die waren bereit für die über 7.000 Kilometer lange Strecke.

Wir sitzen zusammen im Wohnzimmer von Günther Stökler in herrlicher Lage über dem Flugplatz Unterzell bei Leutkirch mit Blick auf die Allgäuer Berge und trinken Kaffee. Mit dabei Hermann Beck. Beide wirken noch gezeichnet von den Strapazen einer enormen fliegerischen Glanzleistung. Beide Piloten hatten mit einem französischen Kollegen die letzten drei Flugzeuge vom Typ G 120A nach Kenia in Ost-Afrika überführt.

Akribisch waren die die Vorbereitung. Fallschirm, Schwimmweste und ein Schlauchboot plus sechs Liter Wasser für Notfälle. Ansonsten ist Trinken vor einem Langstreckenflug sehr begrenzt. Schließlich kann man während einem mehrstündigem Flug nicht einfach rechts ran und die Toilette aufsuchen. Charly Fürnrohr, der währen seiner Dienstzeit bei der Luftwaffe mehrere Male in Kampfflugzeugen über den Atlantik nach Amerika geflogen ist und dabei während der 11 stündigen Flugzeit mehrere Male in der Luft betankt wurde, verrät uns, dass für den Fall der Fälle Pampers mitgenommen hatte.

Hermann Beck beschreibt die Route: Matties – Korfu – Zypern – Assuan (Ägypten) – Khartum (Sudan) – Lokichogio (Nordkenia) nach Nunyuki, einem Militärplatz ganz in der Nähe des Mount Kenia in Zentral Kenia. Geflogen wurde im 15 Minuten Abstand, auf einer Höhe von rund 4.000 Metern und einer Reisegeschwindigkeit von rund 270 Kilometer/Stunde.

### **Fliegerische Erfahrungen gefordert**

Der 1. Tag über die verschneiten Alpen über Bozen, entlang des Stiefels bis Brindisi, nach Korfu. verlief ohne jede Beanstandung. Anderentags Weiterflug über die Ägäis vorbei an Rhodos nach Zypern. Doch plötzlich trat bei allen dreien eine Vereisung der Tragflächen auf, eine höchst gefährliche Situation, die zum Absturz führen kann. Hier half nur ein beherzter Sinkflug in wärmere Temperaturen, die das angesetzte Eis abplatzen ließ. Doch schon nahte weiteres Ungemach. Noch vor Zypern stand eine riesige Gewitterfront. Sie zu durchfliegen wäre wieder viel zu gefährlich gewesen. Glück für die drei Flieger, die Front konnten sie kontrolliert umfliegen. Die Landung dann ohne Probleme.

Am Morgen des 3. Tages wieder eitler Sonnenschein doch gleich ein neues Problem. Stöcklers Motor startete nicht, ein elektrischer Fehler. An einen Weiterflug war nicht zu denken, durch die Wüste viel zu riskant. Es musste ein Techniker aus Mattsies kommen. Beck und der Franzose flogen alleine los. Ziel war Assuan am oberen Nil in Ägypten, eine der noch leichteren Etappen.

### **Ab jetzt war es fliegerischer Ernst**

4.Tag. Flug von Assuan nach Khartum, der Hauptstadt Sudans. Aufstehen zwei Uhr. Start bei völliger Dunkelheit zwei Stunden vor Sonnenaufgang um noch an diesem Tag vor Sonnenuntergang das 3.200 Kilometer entfernte Lokichogio in Nord-Kenia zu erreichen. Das aber erforderte einen Tankstopp in Khartum.

Ab Ägypten endet das für Europa geltende Flugsicherheitsnetz. Es beginnt die Region und das Gesetz der Wüste. Mit Flugzeugen dieser Gewichtsklasse ein absolutes Abenteuer. Erbarmungslos. Zunächst geht die Route noch entlang des weißen Nils, dann baumlose Wüste, keine Straße, kein Haus, kein Fluss. Eintönigkeit pur. Für den Piloten Schwerarbeit. Keinen Kontakt zu irgendjemand außer zu seinem eine viertel Stunde hinter ihm fliegenden Kollegen. Dafür ständige Überwachung der eigenen Instrumente: Richtung, Geschwindigkeit und Höhe. Sie sind die lebenserhaltenden Voraussetzungen.

In Khartum landen sie nach drei Stunden fünfzig. Dort gibt es aber nur JP-4, Kraftstoff für die Düsenjets. Sie aber brauchen Flugbenzin für Kolbenmotoren. Dafür hatte die Firma Grob vorgesorgt. Sie ließen aus Polen 1.200 Liter AVGAS nach Khartum in Fässern bringen, den Liter für 6,11 Euro. Sie helfen beim Tanken aus dem Fass. Nach einer Stunde Weiterflug Richtung Lokichogio in Kenia. Nochmal sechseinhalb Stunden Flug durch die Wüste. Unbarmherzig. Am Ende noch vor Einbruch der Nacht eine sichere Landung im Norden Kenias.

Am letzten Tage empfinden sie die 550 Kilometer bis Nanyuki nahe der Hauptstadt Nairobi, genau am Äquator liegend als Urlaubsflug in einer grünen Landschaft mit Flüssen und Seen und jede Menge wilden Tieren in den Reservaten. Sie übergeben die Flugzeuge der Firma Grob aus Mattsies im Unterallgäu unbeschadet an das Militär.

### **Zum Abschluss eine Safari**

Für Hermann Beck ist der Auftrag damit noch nicht zu Ende. Bereits morgens um vier Uhr fliegt er von Nairobi aus über Kairo, Athen nach Larnaca auf Zypern um anderen Tags zusammen dieselbe Strecke mit Günther Stöckler mit der reparierten Maschine nochmal nach Kenia zu fliegen. Aus Sicherheitsgründen fliegen sie zu zweit. Sie müssen dabei nicht nur nochmal 11 Stunden durch die Wüste, sie müssen vor allem durch den Südsudan mit dem Ausweichflugplatz für Notfälle Juba, der Hauptstadt, dort wo seit Tagen ein verehrender Bürgerkrieg tobt, der schon viele Tote gefordert hat. Doch die Grob-Flugzeuge erwiesen sich jetzt als verlässlicher Partner.

Beide Piloten genießen anderntags bei einer Safari die Landschaft, die Tiere und die Menschen dieses Landes. Über 7.000 Kilometer haben sie geflogen in 25 Stunden, ohne Autopilot und meist ganz alleine. Dann am Samstag, pünktlich um 13.35 Uhr landen sie als Passagiere wohlbehaltend von Istanbul kommend in München mit einer Liniermaschine.