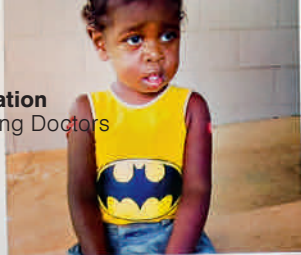


aviation
Flying Doctors



Busch-Baby an Bord

Klopapier brennt an der Runway, Kängurus hüpfen auf die Piste: Im australischen Outback müssen die Ärzte und Piloten des Royal Flying Doctor Service improvisieren, um Leben zu retten

Emergency aid from the air

Burning toilet paper on the runway, kangaroos hopping alongside: The doctors and pilots of the Royal Flying Doctor Service often have to improvise to save lives in the Australian outback

Text **Tim Cappelmann** Fotos **Cameron Laird**



Begegnungen gehören zum Job: Die Fotosammlung einer Krankenschwester des RFDS (links); Reporter Tim Cappelmann am Airport von Urandangie
Rich encounters are part of the job: An RFDS nurse's photos (left); reporter Tim Cappelmann at Urandangie Airport



„Med run“ im Zwei-Wochen-Takt: Ärztin Rachael Moulden bereitet sich auf ihre Sprechstunde vor
A med run every fortnight: Physician Rachael Moulden prepares to see patients in the outback



Nachts, wenn es im Outback stockdunkel ist, braucht Pilot Michael „Mick“ Jess für eine sichere Landung vor allem eins: 36 Rollen Klopapier. Wie vor einigen Wochen, als er zu einem Einsatz auf einer Farm fernab der Zivilisation im Northern Territory gerufen wurde, einem riesigen Gebiet im Norden Australiens. Ein Arbeiter hatte sich den Daumen am Zügel seines Pferdes verhakht und beinahe abgetrennt. Weil auch australische Cowboys keinen Schmerz kennen, wickelte sich der Mann ein Tuch um die Hand, erzählte niemandem von seinem Malheur und brach erst Stunden später am Esstisch zusammen. Zu hoher Blutverlust, Kreislaufkollaps, Lebensgefahr. Ein Fall für die Royal Flying Doctors, erster und legendärer Luftrettungsdienst der Welt.

„Kurz vor dem Start rufe ich beim Ziel an und gebe Anweisungen, damit wir später landen können“, erzählt Pilot Jess. Einer der Farmer muss sich in einen Pick-up setzen und mit 80 km/h eine Sandpiste entlangrasen. „Wenn das gut klappt, kann ich auch mit 160 km/h dort aufsetzen“, erklärt Jess. Als Nächstes werden 36 Rollen Toilettenpapier mit Diesel getränkt, anschließend alle 100 Meter – Blick auf den Tachostand! – links und rechts vom Truck als Markierungen aufgestellt: Fertig ist der 1800 Meter lange, befeuerte *dirt strip*. „Je nach Klopapierqualität ist die Brenndauer unterschiedlich, zwischen 15 und 45 Minuten“, berichtet Jess, ohne mit der Wimper zu zucken. Kurz vor Touchdown ruft er mit dem Handy unten an: Rollen anzünden! „Am besten eignet sich das raue Papier, wie man es aus Behördentoiletten kennt, fluffig-dreilagiges brennt zu schnell weg“, schiebt der Pilot nach, und jetzt muss so-

gar er etwas lächeln. Die Landung glückte. Der Daumen konnte zwar nicht mehr gerettet werden, aber das Leben des Cowboys.

Australien ist groß, sehr groß. 21,5-mal so groß wie Deutschland, und das Outback macht drei Viertel dieser Fläche aus. Außerhalb von Melbourne, Sydney, Perth & Co. ist die Besiedelung dünn. Wer in den versprengten Dörfern wohnt, ist oft Hunderte Kilometer vom nächsten Arzt entfernt. Farmer, Minenarbeiter, Viehzüchter und ein Großteil der Aborigines leben hier. Anfang des 20. Jahrhunderts versorgten im Norden gerade mal zwei Ärzte die Siedler auf einem Gebiet von knapp zwei Millionen Quadratkilometern. Viele Menschen starben, weil sie es nicht rechtzeitig zum Doktor schafften. Ein presbyterianischer Pfarrer wollte das ändern: 14 Jahre nach dem Erstflug der Brüder Wright in den USA rief Reverend John Flynn am 15. Mai 1928 in Cloncurry, Queensland, den Luftrettungsdienst ins Leben, der später als Royal Flying Doctor Service (RFDS) zu einer Institution in Australien wurde. Mittlerweile genießen die fliegenden Ärzte weltweiten Ruhm. 63 Flugzeuge und Helikopter umfasst die Flotte, verteilt auf 22 Stützpunkte. Im Durchschnitt alle zwei Minuten ruft sie jemand zu Hilfe. In vielen Medien wurde über sie berichtet, eine TV-Serie widmete sechs Staffeln ihren Abenteuern. Der Alltag hingegen ist meist Routine. „Es gibt genug Nächte, in denen nichts passiert“, erzählt Pilot Gregory „Greg“ King. Der 62-Jährige ist in Mount Isa stationiert, einer Minenstadt im Nordwesten von Queensland.

Hinter dem Hangar flimmert die heiße Luft über der Steppe, drinnen erzählen Plakate von neuen Aufgaben des RFDS: Zahnärzte fahren in Lkw mit mobilen Praxen durchs Land, Krankenstationen werden ausgebaut, Ärzte regelmäßig zu Sprechstunden in den Busch geflogen. Mit Kampagnen und sozialen Projekten ►



Die Mine von Mount Isa von oben (links); das Dangi Bush Resort (unten), wichtigster Treffpunkt im Dorf
An aerial view of the Mount Isa mine (left); the Dangi Bush Resort (below) is the main village meeting place



At nighttime, when the outback is pitch-black, pilot Michael “Mick” Jess requires 36 rolls of toilet paper in order to land. Like when he flew to a remote farm in the vast Northern Territory, where a jackaroo had caught his thumb in his horse’s reins and almost severed it. In true cowboy fashion the man had wrapped a cloth around his hand, told no one about his mishap and then collapsed hours later over dinner. Due to extreme blood loss, he had almost no pulse and was in mortal danger: enter the legendary Royal Flying Doctors, the world’s first airborne emergency service.

“Just before I take off, I call my destination and give instructions so that we can land when we get there,” says Jess. A farmer is asked to drive a pick-up truck down a sandy track at 80 km/h. “If he can do that, I can touch down at 160 km/h,” Jess explains. Next, 36 rolls of toilet paper are soaked in diesel fuel and placed at 100 meter intervals on each side of the track – eyes on the odometer! The result: an 1800-meter illuminated dirt strip. “The toilet paper burns 15 to 45 minutes long, depending on the quality,” says Jess without batting an eyelid. Shortly before touchdown, he uses his cell phone to give the command: Light the rolls! “Rough paper is the best, the kind you get in the bathrooms at public agencies; the soft, three-layered variety burns down too quickly,” he adds – this time with a grin. The landing went well. The thumb was beyond rescue, but the cowboy survived.

Australia is big: 21.5 times the size of Germany, and the outback takes up three quarters of the country. Melbourne, Sydney, Perth and other large cities are crowded, but Australia is thinly populated otherwise, and remote villages are often hundreds of kilometers from the nearest doctor. Farmers, mineworkers, livestock farmers and a large proportion of the Aboriginal population live in

the outback. In the early 20th century, only two physicians attended to the inhabitants of an area nearly two million square kilometers in size, and many people died because they couldn’t make it to the doctor in time. A Presbyterian minister, Reverend John Flynn, decided to change that. On May 15, 1928, he set up an airborne rescue service in Cloncurry, Queensland. It later became the Royal Flying Doctor Service (RFDS) – an Australian institution and famous worldwide. With a fleet of 63 airplanes and helicopters stationed at 22 bases around the country, the RFDS gets calls for help an average of every two minutes. They have received wide coverage in the media, and a TV series even devoted six seasons to their adventures, but day-to-day activities are generally unspectacular. “There are plenty of nights when nothing happens,” says pilot Gregory “Greg” King, 62. He is stationed in Mount Isa, a mining town in northwestern Queensland.

The hot air shimmers above the steppe behind the hangar. Inside, posters describe some of the other services the RFDS has taken on. Dentists drive their mobile surgeries across the country, clinics are being expanded, and doctors hold office hours in the bush. The RFDS also mounts campaigns and social projects to teach children and young people how to combat alcohol and gambling addiction in the clans. Abuse and suicide rates are high, domestic violence is a problem. On average, Aboriginal people die ten years earlier than other Australians, and in some places, the infrastructure resembles that of a developing country rather than one of the wealthiest nations on earth. ►►

[d] versucht der RFDS, Kinder und Jugendliche aufzuklären und so die Alkohol- und Spielsucht in den Clans zu bekämpfen. Die Missbrauchs- und Selbstmordraten sind hoch, häusliche Gewalt ist ein Problem. Die Männer und Frauen der indigenen Bevölkerung sterben durchschnittlich rund zehn Jahre früher als die übrigen Australier. In einigen Orten erinnert die Infrastruktur eher an ein Entwicklungsland als an eine der reichsten Nationen der Erde.

In dieses Niemandsland fliegt uns Pilot King. Wir landen in Urandangie, 190 Kilometer südwestlich von Mount Isa. Der Flughafen? Ein rotes Schild in der Wüste: „Les Miller Airport. Have you seen the light?“ Wir steigen aus, sofort kleben uns Dutzende Fliegen im Gesicht. Die Sonne brennt mit 51 Grad. Eine Staubwolke nähert sich, Patrick Ishiguchi, Stammesvertreter der Marmanya, holt uns mit seinem Truck ab. Urandangie ist Aborigine-Land. Alle zwei Wochen bringt der RFDS einen Arzt hierher, manche Farmer reisen viele Stunden mit dem Auto zur fliegenden Sprechstunde. Die Klinik ist in einem neuen Wellblechcontainer untergebracht. Im Wartezimmer sitzt schon eine Handvoll Patienten, überwiegend indigene Kinder. „Fehlernährung und mangelnde Hygiene machen Probleme“, sagt Dr. Rachael Moulden, 42, und hält eine Pinzette in die Luft. „Ich habe schon ein paar seltsame Dinge aus Ohren gezogen, meistens Fliegenlarven.“ Außer einer Schule gibt es einen Friedhof, einige klapprige Häuser, einen Gedenkstein für den Chinesen Ah-Wong, ertrunken 1920, und im Herzen des Örtchens das Dangi Bush Resort: Pub, Hotel, Tankstelle, Lebensmittelladen, Museum, Touristeninfo, wichtigster Treffpunkt der Bewohner.

Greg King lehnt am Tresen, trinkt kalte Cola und plaudert mit der Besitzerin. Die Hälfte seiner Zeit verbringt der Pilot mit gemeinnütziger Arbeit, er baut eine Beziehung zu den Patienten im Outback auf und unterstützt die Ärzte am Boden. „Wir müssen mit anpacken, gerade bei Notfällen. Eine unserer Einstellungsfragen für neue Piloten lautet: ‚Kannst du Blut und Eingeweide sehen, ohne dass dir schlecht wird?‘“ Nach einem Notruf dauert es nur eine Minute, bis King einen Flugplan erstellt hat. Ob Helikopter oder ►

[e] This is where King is taking us today. We land in Urandangie, 190 kilometers southwest of Mount Isa. Where's the airport? A red sign in the desert proclaims: „Les Miller Airport. Have you seen the light?“ We disembark, and dozens of flies immediately attach themselves to our faces. The sun is a scorching 51 degrees. A dust cloud approaches: It's Patrick Ishiguchi, the representative of the Marmanya people, come to pick us up in his truck. Urandangie is Aboriginal territory. Every two weeks, the RFDS sends a physician here, and some farmers will drive for several hours to see a flying doctor. The clinic is in a new corrugated iron container, and a handful of patients are already sitting in the waiting room, most of them Aboriginal children. „Malnutrition and poor hygiene are problematic,“ says Dr. Rachael Moulden, 42, holding up a pair of tweezers. „I have pulled some strange things out of ears in my time, mostly fly larvae,“ she says. There's a school here, a cemetery, a few ramshackle houses and a memorial to Ah-Wong, a Chinese man who drowned in 1920. Right at the center of this tiny town is the Dangi Bush Resort: pub, hotel, gas station, grocery store, museum, tourist information office, and the locals' most important meeting place.

Greg King leans on the bar, drinking cold soda and chatting to the owner. He spends half of his time doing community work, building up a relationship with patients and helping the physicians on the ground. „We have to lend a hand, particularly in emergencies. One of the questions we ask when we interview new pilots is: ‘Can you bear the sight of blood and guts without getting sick?’“ Within a minute of receiving an emergency call, King has a flight plan ready. Whether a helicopter or a plane is called for depends on the circumstances. Airplanes need runways, but they are faster. They can cover longer distances and have a pressurized cabin in which to transport patients. The golden rule, even in matters of life and death, is: Never rush. „Sometimes, we have to tell our doctors to hold their horses,“ says King, „but when the weather makes flying too risky, we don't fly. Crashing the plane does ►►



Ein Großteil der Patienten im Outback im Norden sind Aborigines, die Ureinwohner des Landes
Many of the patients in the northern outback are Aborigines, Australia's original inhabitants



Lufthansa Magazin 5/2015



Jeden Tag Meilen sammeln

Die **Miles & More Credit Card Blue (World Business)** ist einfach ideal, um Ihr Meilenkonto zu füllen – und so attraktiven Prämien noch schneller näherzukommen:¹

- Bei jedem Karteneinsatz Prämienmeilen sammeln: 1 Euro = 1 Meile
- 1.000 Meilen Willkommensbonus²
- 50 Euro Lufthansa Flug-Gutschein
- Dreifache Meilen bei Premiumpartnern auf der Miles & More Online Shopping Meile, im Lufthansa WorldShop und bei Hilton Worldwide
- Reise-Rücktrittskosten-Versicherung und Auslandsreise-Krankenversicherung inklusive



Sichern Sie sich Ihre Kreditkarte am besten gleich!
Zum Antrag gelangen Sie entweder direkt über den QR-Code oder unter **jeden-tag-meilen.de**



¹ Weitere Informationen und Bedingungen finden Sie unter jeden-tag-meilen.de

² Nur bei erster Kartenausstellung für Neukunden. Als Neukunde gilt, wer noch nie Inhaber einer Lufthansa Miles & More Credit Card war. Der Willkommensbonus gilt bei einer Mindestvertragsdauer von 12 Monaten für das beantragte Produkt. Bei einem Wechsel oder einer Kündigung des Kartenproduktes in den ersten 12 Monaten der Vertragslaufzeit werden die Prämienmeilen dem Miles & More Konto wieder abgebogen.

Greg King vor seiner Pilatus PC-12 (rechts); der erfahrene Pilot findet ohne Wegweiser sein Ziel
Greg King with his Pilatus PC-12 (right); the experienced pilot can find his way without signs



[d] Flugzeug, wird je nach Einsatz entschieden. Flugzeuge sind unbeweglicher und brauchen Runways, dafür sind sie schneller, können längere Strecken zurücklegen und Patienten in der Druckkabine transportieren. Auch wenn es um Leben und Tod geht, lautet die erste Regel für die Piloten: *Never rush*. „Manchmal müssen wir unsere Ärzte etwas bremsen“, erzählt King, „aber wenn es wetterbedingt zu riskant ist, fliegen wir nicht. Von einem Absturz hat niemand was.“ Das häufigste Problem sind Tiere auf der Piste: Kängurus, Rinder, sogar ein Possum würde reichen, um eine Maschine ins Schleudern zu bringen. „Wenn dich nachts auf einmal sechs Augenpaare im Scheinwerferlicht anstarren, musst du ganz schnell durchstarten“, sagt King.

Zurück in Mount Isa. Abends sitzen Piloten, Ärzte und Krankenschwestern beim Essen zusammen, die Stimmung ist gelöst. In solchen Runden verarbeiten sie auch, was sie erlebt haben. Der Angler, den ein Krokodil vom Ufer weggriss. Eine Dreiviertelstunde klammerte sich der Mann an einem Mangrovenbusch fest und kämpfte. Ein Bein musste amputiert werden, aber er überlebte. Die Schwangere, die sich auf dem Weg zum Briefkasten vor ihrer Farm mit ihrem Quadbike überschlug. Die fliegenden Helfer kamen zu spät, sie starb. Wenn Kinder in Unfälle verwickelt sind, gelangt Greg King an seine Grenzen. „Das ist ganz hart“, sagt er, „es ist nicht leicht, solche Bilder aus dem Kopf zu kriegen. Aber wenn man nach einer Schicht beim Bier darüber nachdenkt, dass man heute wieder geholfen hat, Menschen zu retten – das ist selbst nach 15 Jahren immer noch ein richtig gutes Gefühl.“ Alle nicken.

Manchmal ruft auch neues Leben die Ärzte auf den Plan. Pilot Michael „Spin“ Spencer, 63, ist im tropischen Cairns an der Ostküste stationiert und schon lange dabei. Einmal hat er eine Geburt hautnah miterlebt. Der Mann mit dem schwarzen Schnauzer strahlt noch immer, wenn er davon erzählt. Er rollte schon zum Take-off in der Steppe, als die Ärztin aus der Kabine rief: „Halt, stopp, das wird nichts!“ Gemeinsam brachten sie die hochschwangere Frau nach draußen und improvisierten neben dem Flieger einen Kreißsaal. „Das Baby kam kerngesund unterm Sternenhimmel auf die Welt“, erinnert sich Spencer. Die Mutter schrieb ihm später zum Dank einen Brief. Ihre Tochter nannte sie Sky. ■

[e] no one any good.” The most frequent problem is animals on the runway: kangaroos, cattle, even a possum can throw a plane off balance. “If you suddenly have six pairs of eyes in the headlights, you quickly have to execute a go-around,” says King.

Back in Mount Isa, the pilots, doctors and nurses eat together in the evening. The mood is light-hearted. In a group, they are able to come to terms with some of the things they have seen: the angler who was snatched from a riverbank by a crocodile and found clinging to a mangrove, fighting for dear life, three quarters of an hour later. He had to have one leg amputated, but he survived. Or the pregnant woman whose quad overturned on the way to the mailbox at the edge of her farm. The rescuers arrived too late and she died. King finds it especially hard to bear when children are involved. “That’s tough,” he says, “it’s not easy to get those images out of your head. But when you’re having a beer at the end of your shift and you think about the people you have helped, that’s a really good feeling – even after 15 years on the job.” Everyone nods.

Sometimes the doctors also bring new life into the world. Pilot Michael “Spin” Spencer, 63, is stationed in Cairns on Australia’s tropical east coast. A RFDS veteran, he once witnessed a birth and still beams when he talks about it. He was gathering speed to take off in the steppe when the doctor called to him from the cabin saying they had no more time. Together they helped the heavily pregnant woman off the plane and set up an improvised labor ward outside. “The baby was born beneath a starry sky and turned out healthy as can be,” Spencer recalls. The mother thanked him later in a letter. She called her daughter Sky. ■

Ein Pfarrer hebt ab

John Flynn gründete am 15. Mai 1928 den Australian Inland Mission Aerial Medical Service, der später zum Royal Flying Doctor Service wurde, bis heute eine Non-Profit-Organisation. Dazu leaste er für zwei Schilling pro Meile einen klapprigen Doppeldecker von der 1920 gegründeten Airline Qantas. Flynn wurde zum Nationalhelden; er starb 1951 im Alter von 70 Jahren. Ihm zu Ehren zeigt die australische 20-Dollar-Note sein Konterfei.

On May 15, 1928, John Flynn founded the Australian Inland Mission Aerial Medical Service, later called the Royal Flying Doctor Service, a non-profit organization to this day. Starting out, Flynn leased a rickety double-decker plane from Qantas Airlines for two shillings a mile. He became a national hero, and died in 1951 at the age of 70. The Australian 20-dollar bill bears his image as a tribute.

flyingdoctor.org.au



NIEMAND MUSS
FÜR KUNST AUF
DIE STRASSE GEHEN.
ES GIBT SIE IM ABO.

Nur für Abonnenten: Die artCard zu jedem Heft

Verpassen Sie keine Ausgabe mehr und sparen Sie in über 200 bedeutenden Museen in Deutschland, Österreich und der Schweiz bis zu 50 % beim Eintritt Mehr Informationen und weitere exklusive Abo-Vorteile wie Events und Shopping-Extras unter: www.art-magazin.de/artcard

art Es lebe die Kunst.

Sie wollen mehr Kunst mit der artCard erleben?
Dann jetzt abonnieren unter: +49 (0)40.5555 78 00