

# SkyHeli.ch

Ausgabe 7, 2021



CHF 12.-



- 50 Jahre Helimission
- VRM Switzerland mit EASA-Qualifikation
- Interview mit Willi Gredig, Swiss Helicopter Group
- Projekt neuer Grosshelikopter für die Schweizer Luftwaffe

# Im Dienst der Nächstenliebe

Was Ende der 1960er-Jahre mit viel Schweiss, Mühe und kleinen Schritten ins Rollen kam, feiert dieses Jahr einen runden Geburtstag. Seit bereits fünf Jahrzehnten fliegen die Helikopter der in Trogen, Appenzell Ausserrhoden, ansässigen Helimission humanitäre Einsätze in aller Welt. Zu verdanken ist dies Ernst «Ernie» Tanner, einem Schweizer Heli-Pionier, dessen Hartnäckigkeit einerseits zum Erfolg führte, der aber andererseits auch ein enormes Gottvertrauen an den Tag legte. Ohne Letzteres gäbe es wohl kein Jubiläum zu feiern, denn die Existenz der Helimission ist ein Wunder.

Text Adrian Romang

Da waren zuerst einmal Ernst Tanners fehlende Kenntnisse über die Fliegerei und Helikopter im Besonderen, was angesichts seiner vorherigen Tätigkeit als Pastor nicht verwunderte. Zudem waren Helikopter damals noch nicht so omnipräsent wie heute, sondern fanden vor allem im militärischen Bereich Verwendung. Und genau dort setzten Ernsts Überlegungen an, als er 1969 auf einem Missionseinsatz – durch Kameruns Dschungel marschierend – an die Berichte aus Vietnam dachte, wo die Amerikaner erfolgreich Helikopter im Krieg einsetzten. «Warum nicht auch für einen guten Zweck?», fragte sich Ernie.

## Mutiger Anfang

Die Idee der Helimission wurde auf diesen mühsamen Märschen und Einsätzen geboren – aber bis das Kind laufen würde, sollten noch einige Hürden zu nehmen sein. Langsam erkundigte er sich über die Umsetzung seiner Idee und erlebte dabei den einen oder anderen Dämpfer. Angefangen von Fachleuten, die ihm aus verschiedenen Gründen von seinem Vorhaben abrieten, über seine Flugangst, die ihn plagte, nachdem ein Freund ihm seine Flugakrobatikkünste zum Besten gab. Dann waren enorme Geldmittel notwendig, von denen Ernie – im Gegensatz zur Flugangst – wenig hatte.

---

*Denn mehr als einmal musste Ernst Tanner sich anhören, dass aus ihm nie ein Pilot werden würde.*

---

Dennoch fuhr er mit seinen Plänen fort, auch wenn seine Erfahrungen bei der Ausbildung zum Piloten für Flächenflugzeuge auf dem Flugplatz Altenrhein, gelinde gesagt, ernüchternd waren. Denn mehr als einmal musste er sich anhören, dass aus ihm nie ein Pilot wer-



Foto Helimission

Das Gründerehepaar Ernst und Hedi Tanner (beide 94) mit Sohn Simon Tanner, der die Stiftung seit 2001 operativ führt. Ihm ist es ein grosses Anliegen, die Helimission im Sinne seines Vaters in die Zukunft zu führen und dabei trotz der grossen Herausforderungen die Vision nicht zu verlieren, die Helikopter auch in Zukunft zum Wohl der «Vergessenen» dieser Welt abheben zu lassen.

den würde. Ernie selber zweifelte zwischen- durch auch immer wieder am Vorhaben, was angesichts seines fortgeschrittenen Alters von bereits 43 Jahren verständlich war. Jedoch blieb etwas grösser als all die Hürden und Schwierigkeiten: Der Wunsch und die Motivation den Menschen in der Dritten Welt zu helfen, denn die Vorteile eines Helikopters in unwegsamem Gelände waren unbestritten. Und so liess er sich unmittelbar nach bestandener Flächenpilotenprüfung bei der Helimission in Belp zum Helipiloten ausbilden.

## Grosses Beziehungsnetz half mit

Aus seiner Tätigkeit als Pastor in Deutschland und der Schweiz verfügte Ernst Tanner bereits über ein sehr grosses Beziehungsnetz.

Er wusste, dass das Vorhaben «Helimission» längerfristig nur Bestand haben konnte, wenn die Arbeit von vielen Freunden, Bekannten und Kirchen mitgetragen werden würde. Es galt also, diese Menschen für die Sache «Helimission» zu gewinnen und zur Mithilfe zu ermutigen. Und so wurden bereits vor der offiziellen Geburt der Helimission Vorträge und Informationsabende durchgeführt. Viele waren begeistert von der Idee und noch heute sind persönliche Beziehungen, regelmässige Vorträge über die Arbeit sowie Filmvorführungen Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit – und Teil des Erfolgs.

So kam 1971 ein Teil des benötigten Startkapitals für den ersten Helikopter zusammen. Da es jedoch noch nicht ganz zum

Basen der Helimission	
Albanien	1992-1997
Äthiopien	1985-1988, 1991-2000, 2007-2016
Bolivien	1978-1980
Chile	1980-1982
Indonesien, Kalimantan	2002-2008
<b>Indonesien, Papua</b>	<b>1998 bis heute</b>
<b>Indonesien, Sulawesi</b>	<b>2008 bis heute</b>
Kamerun	1972-2003
Kenia	1976-2007
<b>Madagaskar</b>	<b>1994 bis heute</b>
Papua Neu Guinea	1991-1992
Tansania	mehrmals kurzeitig seit 1989, 2000-2005
Uganda	1987
Zaire	1985-1993

Kauf reichte, waren Ernst Tanner und seine Frau Hedi bereit, mit einer Aufstockung der Hypothek auf ihr Haus den restlichen Betrag einzubringen. So sehr waren sie vom Vorhaben überzeugt, dass sie auch vom persönlichen Risiko nicht zurückschreckten! Auf der Suche nach einem erschwinglichen Helikopter wurde Ernie schliesslich in den USA fündig: Das BAZL trug am 17. November 1971 den Bell 47J Ranger als HB-XDK, und damit den ersten Helikopter der Helimission, ins Schweizer Luftfahrtregister ein.

### Historische Sahara-Überquerung

Bereits im Januar 1972 brach Ernst Tanner mit dem Bell 47J HB-XDK zum allerersten Einsatz nach Kamerun in Westafrika auf. Der abenteuerliche Überflug dauerte ganze 16 Tage und führte zuerst von Trogen via Genf entlang der französischen, spanischen und marokkanischen Mittelmeerküste nach Algerien. Von dort ging es weiter Richtung Süden, quer über die Sahara. Nie zuvor hatte ein Kolben-Helikopter diese riesige Wüste durchflogen, auf dessen Erfahrungen sich Ernst Tanner hätte stützen können. Zumal musste damals auch noch ohne GPS navigiert werden und auch das Organisieren von genügend Flugbenzin war eine Herausforderung. Nach einigen Schweissausbrüchen, aber



Foto Paul Schüpbach

Der erste Helikopter der Helimission, der Bell 47J Ranger HB-XDK in Bern-Belp am 17. November 1971.



Foto Sammlung Adrian Romang

Der MBB Bo 105CB HB-XHE im April 1978 in Samedan, er brachte Helimission kein Glück.

auch ebenso vielen Wundern, erreichte Ernst Tanner schliesslich, via Niger und Nigeria, Kameruns Hauptstadt Yaoundé.

*Nie zuvor hatte ein Kolben-Helikopter diese riesige Wüste durchflogen, auf dessen Erfahrungen sich Ernst Tanner hätte stützen können.*

Die Erleichterung war gross, hatte er sich doch mit gerade mal 37 Flugstunden auf Helikopter – und wenig mehr auf Flächenflugzeugen – in dieses Abenteuer gestürzt. Nach zwei Monaten Einsatz in Kameruns Urwald führte der Rückflug über die gleiche Route zurück nach Trogen, ausser dass er von Algerien aus die Ostroute übers Mittelmeer nach Sizilien und Italiens Westküste wählte. Nebst hilfreichen Erfahrungen förderte dieser erste Helimission-Einsatz wichtige Erkenntnisse

zu Tage: Der kolbengetriebene «Delta Kilo» stiess im heissen Afrika an seine Grenzen und eignete sich daher nicht wirklich für die vorgesehene Arbeit. So blieb es dann auch bei diesem einzigen Einsatz des HB-XDK in Afrika. Der Helikopter wurde fortan verchartert, bis er leider 1975 einem Landeunfall zum Opfer fiel.

### Vom Kolben- zum Turbinenheli

Der leistungsschwache Bell 47J HB-XDK Ranger wurde bereits in der zweiten Jahreshälfte 1972 in Form des Agusta-Bell 206B Jet Ranger HB-XXC von einem leistungsfähigeren und schnelleren Turbinenhelikopter abgelöst. Möglich machten dies wiederum zahlreiche Spenden und Darlehen, die Ernst Tanner mit seinen ersten Erfahrungsberichten und Filmvorführungen bei seinen Freunden generieren konnte. Die «Charly X-Ray» trat dann Anfang 1973 erstmals die lange Flugreise nach Ka-



Der zweite Agusta-Bell 206 Jet Ranger HB-XDY der Helimission am 14. Juli 1976 in Bern-Belp. Seit 2019 ist er wieder in der Schweiz registriert und wird privat operiert.



Der Bell 206L3 Long Ranger III HB-XSP 1990 in Kenia. Er wurde bis 2009 auch in Mozambique und Äthiopien eingesetzt und 2009 auf N126SP registriert. Seit 2012 wird er in Sulawesi als PK-HCP geflogen, aber soll Ende 2022 verkauft werden.



Der Agusta-Bell 412 HB-XVU wurde von Bohag übernommen. 1992/1993 kam er in Albanien und 1994 in Zaire zum Einsatz. 1997 wurde er als I-AIRR an Air-Green verkauft.

merun an, um dort wie bereits im Jahr zuvor für etwa drei Monate Einsätze zu fliegen.

In den Anfangsjahren war die Helimission praktisch ein «Einmannbetrieb». Gründer Ernst Tanner flog den einzigen Helikopter jeweils nach Afrika und zurück, und führte die Einsätze vor Ort auch gleich selber durch. Oft predigte er nicht nur selber mittels Übersetzer zu den Einheimischen, sondern legte auch gleich selbst Hand an, wenn es etwa um den Bau von Brunnen und einfachen Brücken oder das Ziehen von faulen Zähnen ging. Ein echter Pionier eben! Allerdings wurde Ernst auch schnell klar, dass dieses Arbeitsmodell längerfristig keine Zukunft hatte, denn die Not in Afrika war einfach zu gross, um ihr alleine entgegenzutreten. So wütete zum Beispiel Anfang 1974 in Äthiopien eine schreckliche Hungersnot, und die Helimission wurde angefragt, ob sie einen Helikopter schicken könne. Sie konnte – und so verteilte Ernst mit der HB-XCX als Nächstes am Horn von Afrika wertvolle Lebensmittel.

### Gründung der Stiftung

Die Arbeit der Helimission nahm nach diesen ersten Einsätzen langsam Form und Gestalt an, und so musste trotz vorherrschendem Pioniergeist das eine oder andere geregelt und in organisierte Bahnen gelenkt werden. So kam es, dass sich die Helimission Ende 1974 im Kanton Appenzell Ausserrhoden als Stiftung eintragen und den Stiftungszweck wie folgt im Handelsregister umschreiben liess: «Durch Erwerb, Miete und Charterung von Helikoptern oder Leichtflugzeugen der leidenden Bevölkerung in entlegenen Gebieten Hilfe an Leib und Seele zu bringen. Hervorgehoben werden dabei vor allem Einsätze



Foto Adrian Romang

Der Aérospatiale AS350B Ecureuil HB-XPN, hier 1995 in Kamerun abgebildet, war die zweite Maschine dieses Typs. Sie fliegt heute immer noch als 5R-MKT für die Helimission in Madagaskar.

in den Dürregebieten, die vermehrt von Hungersnöten heimgesucht werden. Helimission transportiert Lebensmittel, Medizin, Ärzte, Krankenpfleger, Baumaterialien für Krankenhäuser im Busch und gelegentlich auch Tierärzte mit ihren Ausrüstungen, plus Regierungsleute im Rahmen von Entwicklungshilfe. Bei all diesem ist die Stiftung von der Zielsetzung bestimmt, den Menschen in schwer zugänglichen und auch gefährlichen Gebieten die Liebe Gottes in Wort und Tat zu zeigen und Not zu lindern. Um den zweckbestimmten Einsatz zu gewährleisten, fliegen Pastoren und Missionare mit.»

*Medizinische Teams werden in verschiedene entlegene Dörfer geflogen, wo sie während einem oder mehreren Tagen die Einheimischen untersuchen, behandeln und wenn nötig impfen.*

Diesem Auftrag sieht sich die Helimission seit ihrer Gründung nach wie vor verpflichtet, auch wenn sich seither das Arbeitsumfeld und vor allem die Luftfahrt radikal gewandelt haben. So betreibt die Helimission, auch in Zusammenarbeit mit Missionsspitalern, regelmässig sogenannte «Buschkliniken». Dabei werden mehrere medizinische Teams in verschiedene entlegene Dörfer geflogen, wo sie während einem oder mehreren Tagen die Einheimischen untersuchen, behandeln und wenn nötig impfen. Auf diese Weise kön-



Foto Markus Herzog

Der Agusta-Bell 206B3 Jet Ranger HB-XLL war für die Philippinen, Äthiopien und Kenia vorgesehen. 1991 bis 1992 flog er als P2-XLL in Papua New-Guinea, zwischen 1992 und 1997 war er in Albanien stationiert. 1998 folgte ein Kurzeinsatz in Honduras. Von 1999 bis 2014 setzte ihn Helimission als PK-HMF in Papua, Indonesien, ein. Am 30. Januar 2014 wurde er verkauft.



Foto Adrian Romang

Der Bell 47G4 N24HM war als Schulungshelikopter ein absoluter Traum und die Aussicht einfach grandios. Das Bild entstand in Marion, North Carolina, am 13. Februar 1998.



Der Verkauf der AB412 ermöglichte es der Helimission, 1997 zwei gebrauchte Bell 206L4 Long Ranger zu kaufen. Eine davon war die HB-XQQ, die zuerst in Kamerun (Bild) und später in Indonesien zum Einsatz kam, wo sie leider im September 2004 durch einen Absturz verloren ging. Noch mehr schmerzte jedoch der Verlust des Piloten, der zum Glück alleine an Bord war.

nen in ein paar wenigen Tagen 20 bis 25 Dörfer medizinisch betreut werden. Da der Helikopter zudem während diesen Tagen mit den Teams vor Ort bleibt, besteht gleichzeitig die Möglichkeit, besonders kranke Patienten rasch zur weiteren Behandlung ins Spital zu fliegen. Auf diese Weise konnten bereits viele Leben gerettet werden. Da diese Besuche im Busch alle paar Wochen im Voraus kommuniziert werden, findet jeweils ein riesiger Menschaufmarsch statt. Oft werden Kranke sogar extra auf Ochsenkarren kilometerweit hergefahren.

#### Erste stationäre Basen und feste Mitarbeiter

Im Juli 1976 beschaffte die Helimission mit dem Agusta-Bell 206B HB-XDY einen zweiten Jet Ranger. Diese Entwicklung war einerseits

erfreulich, brachte aber auch erstmals die Notwendigkeit mit sich, geeignetes Personal zu finden. Im gleichen Jahr eröffnete die Helimission in Bamenda (Kamerun) ihre erste feste Basis mit Hangar, der das neue Zuhause des «Delta Yankee» wurde. Gleichzeitig kam der HB-XCX in Ostafrika zum Einsatz, wo ebenfalls viel Arbeit auf die Helimission wartete. Der «Charly X-Ray» blieb in Kenia stationiert, bis er dort bei einem Startunfall 1983 Total Schaden erlitt.

Die Inbetriebnahme der beiden Basen in Afrika bedeutete, dass die Helikopter nun nicht mehr jährlich zwischen der Schweiz und Afrika hin- und hergefliegen werden mussten. Wenn Ernst Tanner nicht irgendwo selber Einsätze flog, war er unterwegs, um weitere Arbeitsfelder zu begutachten. So streckte er



Ein Bell 206L3 Long Ranger sowie dieser Robinson R44 der kleinen amerikanischen Hilfsorganisation SamaritanAir wurden 2010 von Helimission gemietet, um nach dem schweren Erdbeben in Haiti Nothilfe zu leisten.



Am Rande von Madagaskars Urwald wartet Material darauf, per Aussenlast zum Bau einer Krankenstation tiefer in den Regenwald geflogen zu werden.

seine Fühler auch nach Südamerika aus, wo ihm besonders die schwer zugänglichen Berggebiete in den Anden am Herzen lagen.

#### Rechtsstreit um den Bo 105

Als Nächstes folgte der Kauf des zweimotorigen MBB Bo 105 HB-XHE, der zwischen 1978 und 1983 in Bolivien und Chile stationiert war. Im Gegensatz zur aufblühenden Arbeit in Afrika entwickelte sich das Flugprogramm in Südamerika jedoch nicht wie erhofft. Der angeheuerte Pilot kehrte nach wenigen Monaten frustriert nach Amerika zurück, weil die Missionare und Entwicklungshelfer die Vorteile des Helikopters nicht erkannten oder nutzen wollten und stattdessen lieber zu Fuss gingen.

Der Bo 105 wurde daraufhin verchartert, wobei ein korrupter Geschäftsmann den Leasingvertrag in einen Kaufvertrag fälschte und die Helimission erst nach jahrelangem Rechtsstreit für den entwendeten Helikopter entschädigt wurde. Beinahe wäre dies das Ende der Helimission gewesen, aber eben nur beinahe. «Erfolg ist, einmal mehr aufzustehen als hinzufallen.» Dieses Zitat von Winston Churchill nahm sich wohl auch Ernst Tanner zu Herzen. Zudem war da ja immer noch Ernies bereits erwähntes Gottvertrauen, das jedoch mehr als einmal auf die Probe gestellt wurde.

#### Wachstum mit Flottenmix

Es ging wieder aufwärts, und so erlebte die Helimission ab 1983 einen richtigen Boom. Nach und nach wurden mehr Helikopter benötigt, um die Nachfrage in Afrika zu stillen. Da die Helimission vollumfänglich von Spenden finanziert wird, wurden bereits gebrauch-

## Aktuelle Flotte der Helimission

**Aérospatiale AS350BA S/N 1104 5R-AAA**, ex HB-XON und 5R-MVN, Kamerun und Zaire, ab 1994 in Madagaskar, 2002 auf 5R-MVN umregistriert, Upgrade auf AS-350BA, 2013 HB-XON und ab 2014 als 5R-AAA erneut in Madagaskar, aktiv.

**Aérospatiale AS350BA S/N 1328 5R-MKT**, ex HB-XPN, Kamerun bis 1998, dann Schweiz und seit 2004 in Madagaskar als 5R-MKT, 2006 Upgrade auf AS-350BA, aktiv.

**Bell 206L3 S/N 51158 PK-HCP**, ex HB-XSP und N126SP, Kenia, Mosambik und Äthiopien bis 2007, 2009 auf N126SP registriert und ab 2012 in Sulawesi als PK-HCP eingesetzt, aktiv, wird Ende 2022 verkauft werden.

**Helibras AS350BA S/N 1581 HB-ZHQ**, ex PK-TSE und ET-AMW, ab August 2007 bis November 2016 als ET-AMW in Äthiopien, erneut HB-ZHQ, aktiv, ab 2022 für Brasilien vorgesehen.

**Aérospatiale AS350BA S/N 1626 PK-HCR**, ex HB-ZHM und VT-MAD, November 2013 bis März 2014 auf den Philippinen, anschliessend auf N350HV umregistriert. Stationiert in Papua, Indonesien als PK-HCR, aktiv.

**Aérospatiale AS350BA S/N 1808 PK-HCY**, ex N392RH, ex N350HV, ex JA9395, seit 2013 in Papua, Indonesien, als PK-HCY, aktiv.

**Aérospatiale AS350B2 S/N 2511 PK-HCG**, ex N356HM und LN-OAC, seit 2017 in Papua, Indonesien, als PK-HCG, aktiv.

te Helikopter gekauft, was unweigerlich zu einem bunten Flottenmix führte. So stiess 1983 mit dem HB-XON der erste Aérospatiale (jetzt Airbus Helicopters) AS350B Ecureuil zur Flotte, welcher dem bekannten italienischen Schauspieler Bud Spencer abgekauft wurde. 1985 folgte ein zweiter Ecureuil sowie etwas später ein Bell 206 Jet Ranger sowie erstmals ein Bell 206L3 Long Ranger.

*Da die Helimission vollumfänglich von Spenden finanziert wird, wurden bereits gebrauchte Helikopter gekauft, was unweigerlich zu einem bunten Flottenmix führte.*

Neben den bereits bestehenden Stationen in Kamerun und Kenia wurden auch Basen in Äthiopien, Zaire (Kongo), Uganda und Papua-Neuguinea eröffnet. Es wurden nun systematisch neue Mitarbeiter in aller Welt rekrutiert und ab Ende der 1980er-Jahre teilweise in den USA mit einem eigenen Hughes 300 in den Pilotennachwuchs investiert. Dieser Schulungshelikopter wurde später von einem günstigeren R22 abgelöst und ab 1998 kam schliesslich bis 2002 ein Bell 47G4 zum Einsatz.

Diesen Aufwand zu stemmen, erwies sich jedoch als enorm, weswegen – und auch aufgrund der immer strenger werdenden Re-

gulationen und Visa-Restriktionen – schliesslich davon abgesehen wurde, das eigene Schulungsprogramm in den USA weiterzuführen. Seither sind die Nachwuchspiloten für die Ausbildung selber verantwortlich. Die meisten wählen die Ausbildung in ihren Heimatländern, damit sie auch für die Zeit nach ihrem Helimissions-Einsatz mit der entsprechenden Lizenz und Erfahrung gute Chancen haben, als Pilot eine Anstellung zu finden.

### Katastrophenhilfe und SOS-Team

Der Einsatz 1974 in Äthiopien war für Ernst Tanner ein Augenöffner, wie wertvoll Helikopter in der Katastrophenhilfe sind. Das Ziel der Helimission, aus christlicher Nächstenliebe zu handeln, kann durch solche Hilfsflüge sehr konkret gelebt werden. Und so ist die unkomplizierte und spontane Katastrophenhilfe seit jeher ein grosser Bestandteil der Arbeit der Helimission. Oft waren es sogar solche schwierigen Ereignisse, die es der Helimission ermöglichten, in Ländern längerfristig Fuss zu fassen.

So gingen die Türen in Äthiopien, Madagaskar und Indonesien auf, weil die Helimission nach Katastrophen kurzfristig Helikopter entsenden konnte. Im Laufe der Jahre entwickelte sich deshalb eine gute Zusammenarbeit mit diversen christlichen, aber auch vielen säkularen Hilfsorganisationen. Die Helimission stellt dabei die Transportkapazität zur Verfügung und die Hilfswerke



*In allen Ländern ist die Helimission auf einheimische Mitarbeiter angewiesen, die anpacken.*

die jeweiligen Fachpersonen. So arbeitet die Helimission immer wieder mit dem IKRK, dem UNHCR, Doctors Without Borders (MSF), Humedica, Swiss Humanitarian Aid Unit, OXFAM, Federal Agency for Technical Relief (THW), CARE, Tear Fund, Save the Children, Feed the Hungry und vielen anderen zusammen. Aber auch die Zusammenarbeit mit befreundeten Missionsflugdiensten, allen voran der «Mission Aviation Fellowship» (MAF), die Flächenflugzeuge operiert, ist der Helimission wichtig. Schliesslich ergänzt man sich sehr oft, erreicht dadurch zusammen mehr und ist effizienter.

Anfang der 1990er-Jahre leitete die Helimission den Aufbau eines sogenannten SOS-Teams ein. Dazu wurden Hilfscontainer entwickelt sowie 1992 von der Bohag der Agusta-Bell 412 HB-XVU übernommen. Ziel wäre gewesen, diese mobilen Hilfscontainer im Falle einer Katastrophe per Luftfracht in das betroffene Land vorzuschicken, um sie dann mit dem AB412 in Dörfer zu fliegen, wo Ärzteteams gleich vor Ort die nötigsten Eingriffe hätten vornehmen sollen. Obwohl eine brillante Idee, war die konkrete Umsetzung schwieriger als erwartet und deshalb wurde das Projekt auf Eis gelegt und der AB412 an Air-Green nach Italien verkauft. Allerdings erst nachdem sie 1992/93 in Albanien und 1994 in Zaire zum Einsatz gekommen war.

### EASA verschont Helimission nicht

Mit der Gründung der EASA im 2003 begann ein Ruck durch die globale Luftfahrt zu gehen. Die Auflagen wurden nicht nur in Europa verschärft, sondern zunehmend auch in Afrika und Asien. Aufgrund der internationalen Flugverbindungen der Airlines übte die EASA Druck auf die Länder der Dritten Welt



Beim diesem Ecureuil handelt es sich um den ersten AS350 der stärkeren Version B2, der 2014 zur Flotte stiess. Mittlerweile fliegt er als PK-HCG in Papua. In Indonesien operiert die Helimission seit Anfang 2012 unter dem Namen HeliVida (portugiesisch für «Leben»).

aus, um die Sicherheitsstandards zu erhöhen, was in vielen Fällen auch völlig berechtigt und notwendig war. Von dieser Entwicklung blieb auch die Helimission nicht verschont, und so weht seit zirka 2008 seitens der nationalen Luftämter ein «rauer Wind» in dem Sinne, dass nach und nach für die Bereiche Unterhalt, Operation und Safety Management System Handbücher verlangt werden. Und so gehören Manuals wie MOE, MEL, AMP, OPS, Danger Goods und SMS heute auch zum Alltag der Helimission.

2004 operierte die Helimission insgesamt sechs verschiedene Helikopter-Typen oder -Muster (Agusta-Bell 206, Bell 206, Bell 206L3, Bell 206L4, Bo 105 und AS350B). Um die neuen Auflagen administrativ, technisch und mit genügend Personal stemmen

zu können, war Handlungsbedarf angesagt. In einem ersten Schritt wurde 2005 entschieden, alle Agusta-Bell Jet Ranger und alle Bell Long Ranger nach Indonesien zu verschieben und die AS350 in Afrika einzusetzen. Gleichzeitig wurde der einzige Bell 206 Jet Ranger 5H-XSH an eine befreundete Partnerorganisation nach Südafrika verkauft. Auch eine seit 2002 in Indonesien betriebene Bo 105 schied 2006 wieder aus der Flotte aus.

### Die Flottenharmonisierung

Immer mehr kristallisierte sich heraus, dass ein weiterer Grundsatzentscheid gefällt werden musste. Nach einer internen Evaluation – mit Gewichtung verschiedener Aspekte – zwischen den sich bereits im Einsatz befindenden Helikoptertypen Agusta-Bell 206 Jet Ran-

ger, Bell 206L3/L4 Long Ranger sowie der AS350BA fiel 2009 der Entscheid zugunsten der AS350-Baureihe. Obwohl damals nicht nur Vorteile für den französischen Helikopter sprachen – Customer Support, Kosten und Treibstoffverbrauch waren eher zu dessen Nachteil –, waren die Funktionalität der Kabine und vor allem die Ausbau- und Entwicklungsmöglichkeiten der AS350-Baureihe ausschlaggebend. So wurden mittlerweile alle AS350B auf die Version BA modifiziert und 2016 ein erster B2 in Betrieb genommen. Weitere Upgrades von BA auf B2 oder ein Umsteigen auf AS350B3/H125 oder sogar EC130/H130 ist denkbar.

*Mittlerweile wurden alle AS350B auf die Version BA modifiziert und 2016 ein erster B2 in Betrieb genommen.*

Andererseits ist bei der Bell 206 Baureihe mit dem Long Ranger L4 das Potenzial ausgeschöpft und der nächste Modernisierungsschritt hätte die Einführung des Bell 407 bedeutet. Dies hätte noch grössere Konsequenzen mit sich gezogen, als nur die damals drei Long Ranger in Indonesien mit AS350 zu ersetzen. Mittlerweile ist die Umstellung auf AS350 bis auf eine Ausnahme vollzogen und die Vorteile der Eintypenflotte zeigen Wirkung. Seither sind Ersatzteile und Komponenten, aber auch die vielen Manuals sowie Trainings und Schulungen einfacher zu handhaben.

### Neue Station im Himalaya-Gebiet

Momentan betreibt die Helimission zwei AS350 in Madagaskars Hauptstadt Antananarivo. Dazu kommen zwei Standorte in Indonesien, einerseits Wamena (Papua), wo drei AS350 stationiert sind. Und andererseits operiert der einzige noch verbleibende Bell 206 Long Ranger ab Palu auf der Insel Sulawesi. Dieser wird jedoch Ende 2022 aus der Flotte scheiden.

Geplant ist zudem die Eröffnung einer Station in Indiens Himalaya-Gebiet, wo in Zusammenarbeit mit einem Missionsspital ein Helikopter für Rettungsflüge und medizinische Teams eingesetzt werden soll. Dafür wird die Helimission in der zweiten Jahreshälfte 2021, sozusagen zum Jubiläum, von Heli Bernina die AS350B3e HB-ZMY übernehmen. Im Moment laufen die Vorbereitungen mit dem indischen Luftamt, das Projekt hat sich jedoch aufgrund der Corona-Situation bereits verzögert.

Weiter ist geplant, die sich momentan in der Schweiz in der Zwölfjahreskontrolle befindende AS350BA HB-ZHQ ab etwa 2022



Der Aérospatiale AS350B Ecureuil HB-XPJ war die zweite Maschine dieses Typs bei Helimission. Sie fliegt heute immer noch als 5R-MKT in Madagaskar.



im Amazonasgebiet von Brasilien einzusetzen. Evaluiert wird zudem, ob auf der indonesischen Insel Sumatra ebenfalls ein Flugdienst eröffnet werden könnte.

### Herausfordernde Personalsuche

Die momentanen Herausforderungen sind nebst der Corona-Krise auch das Finden von genügend Personal, das motiviert und bereit ist, sich einige Jahre in den Dienst der Ärmsten und Bedürftigen zu stellen. In den letzten Jahren hat die Helimission gerade auch deshalb in die Ausbildung von lokalen Mechanikern investiert, und so arbeiten auf allen Stationen zum Teil schon lizenzierte einheimische Mechaniker. Weiter fordert die indonesische Regierung – fördert aber auch finanziell – die Ausbildung einheimischer Piloten. Mittlerweile befinden sich drei Indonesier in der «Pipeline», um dereinst den Dienst bei der Helimission anzutreten.

Die Helimission arbeitet nicht kommerziell, somit werden 90 Prozent der anfallenden Kosten durch freiwillige Spenden gedeckt. Die Missionsorganisationen übernehmen nur die Treibstoffkosten. Notfallflüge von verletzten und kranken Personen aus dem Busch – von denen es sehr viele gibt – sind sogar gratis. Dennoch wird seitens der lokalen Behörden versucht, die Helimission in der kommerziellen Ecke zu sehen und die Anforderungen zu erhöhen. So bleibt zu hoffen, dass die unter EASA mögliche – und lobenswerte – Kategorie NCO (Non-Commercial Other-than-complex) auch in anderen Ländern angewandt werden kann. Diese Kategorie ist – zugeschnitten auf die Arbeit der Helimission – eine sehr pragmatische Lösung und ein sehr guter Mittelweg zwischen Aufwand und Ertrag, ohne dass Sicherheit und Professionalität gefährdet sind. Zudem liesse sich mit dieser Kategorie auch die Vision der Helimission weiterhin im heutigen Umfeld leben. ■



Foto Adrian Romang

Wie vielen Menschen die Helimission in den 50 Jahren helfen konnte, ist nicht bekannt, sicher sind es jedoch Hunderttausende.

## 50 Jahre Jubiläum

**Samstag, 21. August 2021**

**50 Jahre Fest in Speicher (AR),  
Anmeldung via Homepage**

**Samstag, 11. September 2021**

**50 Jahre Fest in Lenzburg (AG),  
Anmeldung via Homepage**

**Samstag, 22. August 2022**

**50 Jahre Fest in Mülmen (BE)**

**Website und Abo Newsletter:**

**[www.helimission.org](http://www.helimission.org)**

**Facebook**

**@helimission1971**

**Instagram**

**helimission**



Foto Adrian Romang

Die Wartung der Helikopter führt die Helimission mit eigenen Mechanikern durch. Alle Stationen sind entsprechend mit Werkzeugen und Hilfsmitteln ausgestattet. In Madagaskar ist Helimission RAM 5145 zertifiziert, was mehr oder weniger einer EASA Part 145 Zertifizierung entspricht. In Indonesien operiert sie als Part 91, was etwas pragmatischer ist als ein rein kommerzieller Betrieb. Im Bild der Hangar in Wamena, Papua.