

# Sensible Einsätze in Krisengebieten

Die Maschinen von Global Helicopter Service fliegen oft in Regionen, die man häufig nur aus der Krisenberichterstattung in den Fernsehnachrichten kennt. Vor allem in Afrika unterstützt das Unternehmen Hilfsorganisationen, Regierungen und Wirtschaftsunternehmen bei anspruchsvollen Transportaufgaben.

Es gibt dieses eine Bild, auf das ich besonders stolz bin“, sagt Dominik Goldfuss, CEO von Global Helicopter Service (GHS), und blättert in einer Broschüre seines Unternehmens. Auf dem Foto, das er schließlich zeigt, sieht man ein afrikanisches Kind mit einem groben, aus Lehm geformten Helikopter. „Wir haben ihn Mudcopter genannt. Den haben die Kinder für unsere Piloten gebastelt und ihnen geschenkt. Ich denke, das drückt viel besser aus, wie unsere Arbeit dort wahrgenommen wird, als es Worte könnten.“

Seit 2014 ist GHS in einem sehr speziellen Segment der ohnehin spezialisierten Hubschrauberfliegerei aktiv. Das Unternehmen mit Hauptsitz im südostbayerischen Ainring, keine zwei Kilometer von der österreichischen Grenze entfernt, bietet Hubschrauberflüge für Hilfsorganisationen im humanitären Einsatz, Transportdienstleistungen für Bergbauunternehmen, die Öl- und Gasindustrie und Unterstützung beim Shuttle von Mitarbeitern von NGOs und Regierungen an.



Die Bell 212 und Bell 412 sind robuste Arbeitstiere für nahezu alle Transportaufgaben in Afrika.

Wenngleich die GHS mit der Gründung im Jahr 2014 ein noch relativ junges Unternehmen ist, bringt das Führungsteam mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Helikopterbranche mit. „Ich selbst bin über das Segelfliegen und den TMG in die Fliegerei gekommen, war eine Zeit lang Vertriebsleiter bei Stemme in Strausberg und später fünf Jahre Betriebsleiter bei der Helog Lufttransport KG“, erklärt Dominik Goldfuss seinen Werdegang. „Als der Inhaber die Firma 2013 geschlossen hat, sagte ich mir, das kann es doch nicht gewesen sein, und habe meine Managementkollegen davon überzeugt, eine eigene Firma zu gründen. Ich hatte ja die Kontakte zur UN und zum ‚World Food Programme‘, also zu den Kunden, und die waren nach wie vor auf zuverlässige Partner angewiesen. Das war unsere Chance. Allerdings wollten es die GHS-Gründer richtigmachen und als Full-Service-Dienstleister durchstarten. Strategische Einsatzplanung vom Headquarter und Umsetzung vor Ort, Flotten- und Crewmanagement,

Training, Ausbildung und Maintenance – alles aus einer Hand. „Die Entscheidung, das Unternehmen zu gründen, fiel dann relativ schnell. Und da wir beim LBA keine Unbekannten waren und zuvor schon relativ häufig mit den Mitarbeitern dort zu tun hatten, ging es mit dem AOC und allen weiteren notwendigen Dokumenten recht zügig, und wir konnten loslegen.“

Gleich der erste Auftrag führt GHS nach Afrika – einen Kontinent, den Goldfuss trotz aller dort herrschenden Probleme in seiner beruflichen Vergangenheit lieben gelernt hat, wie er sagt. „Wir sind direkt dahin, wo die Not am größten war: mit drei Bell 412 für Ärzte ohne Grenzen und das World Food Programme zum Ebola-Einsatz nach Sierra Leone. Insgesamt zwei Jahre am Stück waren unsere Crews vor Ort.“ Die GHS-Hubschrauber deckten dabei klassische Transportaufgaben ab, brachten Patienten in eigens eingerüsteten Isolationskammern von A nach B, flogen Ärzte und Pflegepersonal an

Fotos: Rein Skullerud/WFP

## Im Afrikaeinsatz: GHS-Pilot Bernd Schmitz berichtet

Die Planungen für den Flugtag beginnen meist am Abend zuvor. Der Auftrag definiert Ziel und Fracht; Weight & Balance können vorbereitet werden, und ein Blick ins Wetter ist ebenso obligatorisch. Dann heißt es, früh ins Bett zu gehen, um ausgeschlafen und fit zu sein für den nächsten Tag.

Nach dem Frühstück spielt neben einer Aktualisierung der Flugplanung vom Vortag und einem Blick ins aktuelle Wetter das Risk Assessment eine wichtige Rolle. Wo gibt es militärische Operationen, wo sind möglicherweise Terroristen von Boko Haram aktiv? Muss mit sonstigen Problemen gerechnet werden? Wenn ein Pilot Zweifel an der sicheren Durchführung des Fluges hat, bespricht er sich mit der Einsatzleitung, und gemeinsam

wird eine Entscheidung getroffen, wie zu verfahren ist.

Beim Boarding unterstützt der Air Crew Member, dann geht es in die Luft. Im Cockpit ist Teamarbeit zwischen Kapitän und Copilot angesagt. Unsere Wege vom Maiduguri-Airport in die Camps und zurück gleichen Luftstraßen, an die wir uns sehr genau halten. Sie orientieren sich an der Infrastruktur, sodass wir bei einem

Problem wissen, wo wir landen können, und auch die Einsatzleitung stets ungefähr weiß, wo wir unterwegs sind. Vier bis acht Legs fliegt man jeden Tag, wobei das Wetter die größte Herausforderung ist, da es sich in Afrika lokal oft viel schneller und stärker ändert, als man es aus Mitteleuropa gewöhnt ist. Hier muss die Crew in der Lage sein, Entscheidungen zu treffen und sehr genau einzuschätzen, ob das Ziel noch angefliegen werden kann und man wieder zurückkommt oder doch besser vorher umkehrt. Kurz vor Ankunft nehmen wir Kontakt zu den Bodenteams auf und erkundigen uns, ob die Landezone frei ist. Da müssen schon auch mal Tiere vertrieben oder Fußballtore beiseite geräumt werden, bevor wir runtergehen können. Zurück vom Flug, geht es an die Nachbereitung: technische Checks, auftanken, Papierkram. Und auch im Einsatzland gehört die Unternehmensroutine mit Besprechungen, Sicherheitsbriefings und Ähnlichem dazu.

Kontakt zur Bevölkerung haben wir nur wenig, aber über Gespräche mit unseren Passagieren bekommt man schon ein Bild vom Elend im Land. Das lässt keinen empathischen Menschen kalt. Vor allem begreift man, dass das, was wir mitunter für Probleme halten, oft nur Lappalien sind.

Protokoll: Lars Reinhold

Helikopter Special 22



Fotos: Rein Skullerud/WFP, GHS



Brennpunkte oder brachten Medikamente dahin, wo sie gebraucht wurden. „Die Feuertaufe haben wir bestanden“, blickt Goldfuss zurück.

Die Spezialisierung auf bestimmte Einsatzszenarien bedingt besonders geschulte Mitarbeiter. „Im Headquarter sind wir 14 Festangestellte, beim fliegenden und technischen Personal hingegen greifen wir auf Freelancer zurück“, sagt Goldfuss. Allein die UN-Regelungen für die Besatzungen sind eine gewisse Hürde. Von Copiloten würden 700 Stunden auf dem Muster verlangt, Kapitäne müssten 1500 Stunden on type vorweisen. „Für das, was wir machen, kommen nur erfahrene Piloten in Frage. Viele haben einen militärischen Background oder Erfahrungen bei anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, sind beispielsweise als Feuerwehrpiloten in Spanien oder Portugal geflogen.“ Entsprechend bunt gemischt sei die Truppe vor Ort – geradezu multikulturell.

Allerdings ziehe man jedes Jahr ein bis zwei Youngsters heran, die auch eine gewisse Zeit in der Zentrale in Ainring mitlaufen, um den Betrieb von innen kennenzulernen. „Die Kommunikation zwischen Headquarter in Deutschland und dem Operationszentrum im Einsatzland ist wichtig für das Gelingen der Mission, da schadet es nicht, wenn auch Piloten wissen, was organisatorisch im Hintergrund läuft.“ Flugstunden alleine reichen aber nicht, um bei GHS fliegen zu dürfen. Jeder Anwärter durchläuft einen Operator Conversion Course, aktive halbjährlich einen Operator Proficiency Check und regelmäßige Simulatoreinheiten in einem Bell-412-Simulator in Stockholm.

Die Flotte von Global Helicopter Service wird ständig den Erfordernissen angepasst. „Wir wickeln nahezu alles im Dry-Lease-Verfahren ab“, erklärt der CEO. Das habe den Vorteil, dass GHS stets das Material nutzen könne, das für den Einsatzzweck am besten geeignet ist und Kosten durch nicht ausgelastete Helikopter vermeidet. Die besten Erfahrungen in den Einsätzen habe man mit der Bell 212 und der Bell 412 gemacht. „Die Hubschrauber sind effizient, flexibel einsetzbar und bieten für die meisten unserer Aufgaben genug Leistung und Nutzlast.“ Weiterhin sei die Technik einfach und robust – ein erheblicher Faktor in der rauen Umgebung der Einsatzländer.

Flüchtlingscamps gehören zu den häufigsten Zielen, die die GHS-Maschinen anfliegen.



Muss es kleiner und flexibler oder größer und schwerer sein, können Kunden auch mit Mustern wie H135 oder H225 Super Puma bedient werden.

Beim technischen Personal geht GHS ebenfalls den Weg über Freelancer. Neben einem Pool an Leuten, die regelmäßig eingesetzt werden, arbeitet man aber auch mit lokalen Kräften zusammen. „Das Stichwort lautet hier ‚social sustainability‘“, bemerkt Dominik Goldfuss. „Wir wollen, dass auch etwas an Wertschöpfung im Land bleibt, dass die Leute vor Ort nicht nur davon profitieren, dass wir für sie fliegen, sondern auch ein Wissenstransfer stattfindet, dass sie organisatorisches und technisches Know-how mitnehmen. Das schätzen unsere Partner, da deren Techniker von unseren lernen können.“

Aktuell ist GHS mit sechs Bell 412 in Nigeria im Einsatz. Davon fliegen vier für das World Food Programme und einer für das Internationale Rote Kreuz. Die sechste Maschine ist Reserve für Ausfälle und Wartungsphasen. Nigeria beherbergt derzeit um die drei Millionen Flüchtlinge, die sich vor der Terrormiliz Boko Haram in Sicherheit gebracht haben. Mit internationalen Geldern und Unterstützung der EU – die mutmaßlich vermeiden möchte, dass diese Menschen sich auf den Weg nach Europa machen – wurde dort eine Vielzahl von Flüchtlingscamps aufgebaut. „Unsere Aufgabe ist es, die Camps, die per Straße nur schlecht zu erreichen sind, mit eiligen Gütern wie medizinischem Material zu versorgen und Fachpersonal dort hin- und wieder zurückzubringen“, beschreibt Goldfuss den Einsatz. 2018 seien die GHS-Hubschrauber dort 500 bis 600 Stunden pro Monat geflogen, dabei wurden insgesamt rund 47 000 Passagiere transportiert. Aufgrund der Tatsache, dass keine kurzfristige Lösung der Konflikte im Land in Sicht sei, könne man davon ausgehen, noch die nächsten Jahre vor Ort im Einsatz zu bleiben.

Goldfuss betont, dass GHS ein rein ziviles Unternehmen sei. „In dem Umfeld, in dem wir uns bewegen, ist das Militär allgegenwärtig und kontrolliert Luftraum und Landezonen. Aber bei uns sitzt zum einen kein Soldat mit geladener Waffe an der Tür und schützt den Hubschrauber, zum anderen würden selbst dann, wenn wir Militär-



Arbeitsalltag in Nigeria: Papierkram, Boarding der Passagiere, Preflight Checks.

Der Mudcopter, ein Geschenk von Kindern an die Piloten (links). Personentransporte sind eine der Hauptaufgaben (unten).





Bei der Wartung der Hubschrauber vor Ort setzt GHS Freelancer ein, arbeitet aber auch mit lokalen Kräften zusammen.



Vom Logistik-Hub in Dikwa aus organisiert das WFP die Verteilung von Nahrungsmitteln.



Multikulturelle Crew: Hautfarbe, Ethnie oder Religion spielen keine Rolle. Die Qualifikation entscheidet, wer für GHS arbeiten kann.

angehörige transportieren würden, für den Transport von Waffen und Munition die IATA-Regeln gelten. Konkret heißt das, die Waffe müsste entladen und gesichert und getrennt von Munition verpackt sein. Allerdings fliege man derzeit nicht für oder im Namen militärischer Einrichtungen, weil sowohl das World Food Programme als auch das Internationale Rote Kreuz aufgrund ihres Mandates keinerlei Unterstützung von militärischen Einrichtungen leisten dürfen.

Die Crews von GHS arbeiten in einem Rotationssystem, in dem auf sechs Wochen vor Ort sechs Wochen in der Heimat folgen. Geflogen wird täglich von 7:30 bis 18:30 Uhr. Auch wenn die Piloten und Hubschrauber alle für NVFR und IFR ausgebildet beziehungsweise ausgerüstet sind, werden alle Missionen VFR geflogen, da eine Infrastruktur wie Flugsicherung für IFR fehle. Jeder Hubschrauber ist mit Pilot und Copilot besetzt, dazu fliegt ein Air Crew Member in der Kabine mit, der sich um das Abfertigen der Fluggäste und der Fracht kümmert, beim Beladen und Boarding behilflich ist und das Sicherheitsbriefing übernimmt. Auch Sicherheitskontrollen werden durchgeführt – nicht nur, wenn Politiker an Bord gehen. „Boris Johnson ist beispielsweise schon mit uns geflogen, als der sich in einem Camp anschauen wollte, wie das Department for International Development, die britische Regierungsorganisation für Auslandshilfe, vor Ort arbeitet.“ Die meisten Passagiere seien aber Einsatzkräfte wie Ärzte und Pfleger, aber auch Regierungsmitarbeiter oder Wahlhelfer.

Afrika wird auch künftig ein wichtiger Markt für GHS bleiben. „Jüngst konnten wir zwei Rahmenverträge mit der European Defence Agency und der Europäischen Kommission gewinnen“, sagt Goldfuss. Davon verspreche man sich eine Reihe neuer Aufträge im Rahmen von Auslandseinsätzen mit Beteiligung der EU, beispielsweise in Mali, Somalia, Zentralafrika und Kongo, möglicherweise auch im Kosovo. Aber auch in Deutschland würde GHS gerne aktiv werden. „Gerade jetzt, angesichts der Waldbrände in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, muss man sich die Frage stellen, warum wir in Deutschland keine ordentliche Brandbekämpfung aus der Luft hinbekommen.“ Die Antwort liefert Goldfuss direkt nach: „Weil Katastrophenschutz Ländersache ist und die Länder bislang nicht bereit sind, die – durchaus überschaubaren – finanziellen Mittel für eine entsprechende Bereitschaft auszugeben. Stattdessen lasse man Piloten von Bundespolizei oder Bundeswehr mit ungeeigneten Maschinen mit Methoden gegen die Flammen kämpfen, die dabei nicht nur nichts ausrichten, sondern sogar noch zusätzlichen Schaden verursachen. Für so etwas braucht man Spezialisten, die das regelmäßig trainieren und es gewohnt sind, in enger Koordination mit den Einsatzkräften am Boden mit 1500 Litern im Löschwasserbehälter an einem 50 Meter langen Seil präzise Brandherde anzufliegen. Nur dann ist das effektiv.“ Mit einem Invest von fünf bis sechs Millionen Euro pro Jahr könne man eine Handvoll Hubschrauber in der Sommersaison strategisch sinnvoll verteilt in Bereitschaft halten und schnell reagieren, wenn es drauf ankommt, so Goldfuss. „Das Potenzial bei uns und anderen Unternehmen unserer Branche ist da, man muss es nur nutzen wollen.“ Für die Zukunft sieht Goldfuss GHS gut aufgestellt. Vor allem im Bereich der Einsatzflüge in der humanitären Hilfe gebe es weltweit nur wenige Unternehmen mit derartiger Kompetenz. „Die Krisen dieser Welt werden sicher nicht weniger. Da brauchen die Hilfsorganisationen Partner, auf die sie sich verlassen können. Partner wie uns.“