

25 JAHRE STIFTUNG HELIMMISSION

Nachdem im Cockpit bereits Berichte über die mit Flächenflugzeugen operierende Mission Aviation Fellowship (MAF) erschienen sind, befasst sich dieser Artikel mit einem weiteren "christlichen" Flugunternehmen. Diesmal geht es jedoch um Helikopter, die für vielseitige Ar-

beiten und Flüge zugunsten Notleidender eingesetzt werden. Die Helimission feiert dieses Jahr ihr 25jähriges Bestehen, Grund genug, einmal hinter die Kulissen dieser ausschliesslich im Ausland tätigen Organisation zu blicken.



Die Anfänge - eine Bell 47

Ende der sechziger Jahre unternahm der Pfarrer und Missionar Ernst Tanner verschiedene Reisen nach Afrika. Dabei lernte er nebst der tiefen Not der Menschen auch die Strapazen des Reisens durch den schwarzen Kontinent kennen. Auf den langen, beschwerlichen und von Ungeziefer begleiteten Märschen im tropischen Klima war genügend Zeit, sich allerlei Gedanken zu machen und zu träumen - vom Fliegen über dem Urwald zum Beispiel! Die amerikanischen Berichte aus dem Vietnamkrieg über den erfolgreichen Einsatz von Helikoptern im Dschungel faszinierten Tanner sehr und brachte ihn schliesslich auf die Idee, einen eigenen Hubschrauber anzuschaffen und diesen in der dritten Welt einzusetzen. Seine eigenen Erfahrungen und Erlebnisse im Dschungel von Südkamerun bestärkten seinen Plan. Nach der Rückkehr in die Schweiz machte er sich sogleich an die Realisierung dieses Unterfangens und legte zusammen mit Freunden 1971 den Grundstein zur Helimission.

Da Ernst Tanner selber bis dahin über keinerlei fliegerische Erfahrung verfügte, war das Gründungsjahr mit der Ausbildung zum Piloten mehr als ausgefüllt. Gleichzeitig

Wer kennt es nicht, das berühmte Pestalozzi-Kinderheim im Appenzeller-Dorf Trogen? Weniger bekannt dürfte jedoch sein, dass sich in dieser Gemeinde auch der Hauptsitz der 1971 gegründeten Helimission befindet. Hinter diesem Namen verbirgt sich ein weltweit tätiges Helikopterunternehmen, welches sich zum Ziel gesetzt hat, die Missions- und Entwicklungsarbeit in unwegsamen Gebieten in Drittweltländern mittels Einsatz von Helikoptern zu unterstützen und zu erleichtern.

Die Helimission ist gesetzlich als Stiftung eingetragen; sie arbeitet als solche überkonfessionell und uneigennützig, also nicht kommerziell. Sämtliche Helikopter, deren Unterhaltskosten sowie auch alle anderen anfallenden Kosten werden seit jeher vollumfänglich aus Spendengeldern bezahlt. Das Konzept der Helimission besteht darin, die Helikopter Missions-, Hilfs- und Entwicklungsorganisationen zu einem stark reduzierten Preis anzubieten. Aus Kostengründen werden die Helikopter nur in Gebieten eingesetzt, die gar nicht erschlossen sind oder die nur über sehr schlechte oder unpassierbare Zufahrtswege verfügen. Die Helikopter der Helimission fliegen medizinische Teams, Augenärzte, Missionare und Entwicklungsfachleute in den Busch oder Dschungel, wo sie ihre Arbeit in kurzer Zeit

erledigen können. Hunderte verdanken zudem ihr Leben der Stiftung, da zu ihrem Aufgabenbereich auch Rettungsflüge gehören. Materialtransporte in abgelegene Gebiete, um beispielsweise Krankenstationen oder Wasserversorgungssysteme zu bauen, werden ebenfalls durchgeführt. Solche Projekte wären ohne Hubschrauber in vielen Gebieten undenkbar oder nur unter einem enormen Zeit- und Kraftaufwand durchführbar.



1 Das Flaggschiff der Helimission: Agusta-Bell AB-412 HB-XVU in Trogen

2 Der erste Helikopter der Helimission: Bell 47J Ranger HB-XDK

3 Bell 206 LongRanger HB-XSP 1990 bei einem medizinischen Einsatz unter dem Pokot-Stamm im Nordwesten Kenyas. Der siebenplätzigige Heli ist heute in Addis Abeba, der Hauptstadt Äthiopiens, stationiert

4 Die AS350B Ecureuil HB-XPN flog 1985 drei Monate für die Betroffenen einer Flutkatastrophe im Sudan. Anschliessend wurde die Maschine nach Kamerun überflogen, wo sie heute noch stationiert ist

FOTOS: HELIMISSION (2),
ADRIAN ROMANG (2)

die Sahara erreicht wurde. Nie zuvor hatte ein Helikopter diese gefährliche Reise durch diese riesige Wüste zurückgelegt, und schon gar nicht mit einem Piloten, der gerade 37 Helikopterflugstunden aufweisen konnte!

Stationäre Basen in Drittweltländern

Nach einem gut siebenwöchigen Aufenthalt flog die Bell auf der gleichen Route wieder in die Schweiz zurück. Obwohl der kurze Einsatz für die beteiligten Missionen eine grosse Hilfe war, hat sich doch ganz deutlich gezeigt, dass die Bell 47 viel zu schwach ist, um im heissen und tropischen Afrika effektiv eingesetzt werden zu können. Es war denn auch die einzige Afrikareise, die mit diesem Helikopter unternommen wurde. Fortan wurde die Maschine verchartert, bis

von Überflügen, Einholen von Bewilligungen in fremden Ländern, Koordination und schliesslich das Pilotieren der JetRanger - alles wurde von Ernst Tanner selbst gemacht. Nur die Wartung und grössere Kontrollen wurden von der Heliswiss erledigt, wobei die Mechaniker nicht selten für einige Tage nach Afrika geschickt wurden. Die bis dahin gemachten Einsätze zeigten ein grosses Bedürfnis für Helikopterhilfe sowohl in Westafrika (Kamerun) als auch in Ostafrika (Äthiopien und Kenia). Die Einsätze waren andererseits aber aus diversen Gründen auf wenige Wochen pro Jahr beschränkt.

Eine permanente Hilfe in beiden bisherigen Einsatzgebieten war mangels Personal und zweitem Helikopter bis anhin nicht möglich. Diese Aspekte drängten die Helimission da-



musste genügend Geld gesammelt werden, um einen geeigneten und nicht zuletzt günstigen Helikopter anzuschaffen. In den USA konnte schliesslich eine Bell 47J Ranger erstanden und in einem Container in die Schweiz verfrachtet werden. Der von einem 240-PS-Lycoming-Kolbenmotor angetriebene Kleinhelikopter erhielt die schweizerische Immatrikulation HB-XDK.

Am Morgen des 17. Januar 1972 war es soweit: Die rotweisse Maschine startete in Trogen zur ersten grossen und weiten Reise Richtung Afrika. Ziel war das westafrikanische Land Kamerun, welches nach einem sechzehntägigen, abenteuerlichen Flug quer durch

sie 1975 einem Startunfall zum Opfer fiel und Totalschaden erlitt.

Im Herbst 1972 konnte eine bereits in der Schweiz immatrikulierte Agusta-Bell JetRanger gekauft werden, mit welcher in den darauffolgenden Jahren nach gleichem Muster Einsätze in Kamerun und Äthiopien durchgeführt wurden. Für den ersten Einsatz wurde der neue Turbinenhelikopter überflogen, später wurde die Maschine dann aus Kostengründen demontiert und mit DC-6- und DC-7-Flugzeugen an den jeweiligen Bestimmungsort gebracht.

Bis zum Jahre 1976 war die Helimission sozusagen ein Einmannbetrieb. Organisieren

zu, ihre Einsatzpolitik zu ändern und eine zweiten JetRanger zu beschaffen. Es wurde angestrebt, je eine feste Basis in Kamerun und Kenia zu bauen, damit die Helis nicht immer zwischen der Schweiz und Afrika hin- und hergeflogen werden mussten, was nebst dem zeitlichen Aufwand ja auch eine finanzielle Belastung war. Dieses System verlangte aber nach Piloten und Mechanikern, die nicht nur fliegen wollten, sondern auch bereit waren, permanent in Afrika zu leben, mit - nicht immer einfachen - Behörden zu verhandeln und viele andere Dinge zu erledigen, die mit Fliegen nichts zu tun haben. Im Laufe der Jahre wurden sieben Basen gebaut, von denen sechs immer noch in Betrieb sind. Einzig die Station in Zaïre musste 1993 wegen politischen Unruhen aus Sicherheitsgründen geschlossen werden.

SOS-Team

Bei Katastrophen aller Art möglichst schnell zur Stelle und einsatzbereit zu sein, war ebenfalls immer ein Ziel der Helimission. Leider wurden diese Hilfsbemühungen nicht selten durch die betroffenen Regierungen zunichte gemacht oder erschwert. Dennoch konnte die Helimission bei vielen Hunger- und Umweltkatastrophen in Zusammenarbeit mit der UNO (UNHCR), dem IKRK und anderen internationalen Hilfsorganisa-



Um die Bo 105C HB-XHE spielte sich fast ein Drama ab: Der zweimotorige Helikopter flog einige Jahre in Bolivien und Chile, bevor er mangels Nachfrage weitervermietet wurde. Durch Fälschung des Mietvertrages wurde die Maschine entwendet, später gab jedoch ein Gerichtsentscheid der Helimission recht, worauf die Versicherung den Heli bezahlte

FOTO: HELI MISSION

tionen erfolgreich helfen. So wurde 1974 und 1985 bei den schlimmen Hungersnöten in Äthiopien tonnenweise Weizen und Mais per Helikopter verteilt. Nach einem Erdbeben in Norditalien im Jahre 1976 und bei der riesigen Flutkatastrophe im Sudan vor gut zehn Jahren wurden ebenfalls Hubschrauber der Helimission eingesetzt.

Als im August 1986 der im Nordwesten Kameruns gelegene Nyos-Kratersee ein hochgiftiges Gas freisetzte und dieses 1700 Menschen und 4000 Rinder in den Tod riss, war die Helimission als erste zur Stelle. Anschliessend wurden viele Rettungseinsätze geflogen und die verschiedenen Hilfsorganisationen mit Material versorgt.

In weiten Bevölkerungskreisen bekannt wurde die Helimission aber vor allem 1991 nach dem Golfkrieg mit ihrer Hilfe zugunsten der aus dem Nordirak vertriebenen Kurden. In einer Blitzaktion wurde in Deutschland eine *Bell 412* gemietet und nach Kurdistan überflogen, wo während vier Wochen zusammen mit Helikoptern der amerikanischen Luftwaffe Trinkwasser in die Flüchtlingslager geflogen wurde.

Nach diesem Einsatz wurde das SOS Team gegründet, dass - ähnlich dem Katastrophenhilfskorps - bei Bedarf schnell einsatzbereit sein muss. Es wurden mobile Container entwickelt, die mit Linienflugzeugen in ein allfälliges Krisengebiet transportiert und dort als Feldlazarette aufgebaut werden. Einige Container enthalten Bergungsmaterial, um auch bei schweren Erdbeben Hilfe leisten zu können.

Für den Transport der Container vom Flughafen ins Unglücksgebiet musste ein geeigneter Heli beschafft werden. Die Helimission hatte in Amerika eine *Bell 212* in Aussicht, die jedoch aufgrund der strengen Lärmvorschriften nicht mehr in der Schweiz zugelassen werden konnte. Als Alternativlösung bot sich der Helimission die fünfzehnplätzigige *Agusta-Bell 412 HB-XVU* an, die im April 1992 von der BOHAG über-

nommen wurde. Noch im selben Monat wurde die Maschine bei einer grossen Hilfsaktion in Albanien eingesetzt. Es galt, Kleider, Schuhe und Woldecken in die Berggebiete dieses kleinen Landes zu fliegen, das sich erst kurz zuvor für die internationale Hilfe geöffnet hatte.

Im Sommer 1994 wurde der mittelschwere Helikopter für einen Einsatz unter den Ruanda-Flüchtlingslagern nach Ost-Zaire geflogen. Während mehreren Wochen wurden zusammen mit dem in Kenia stationierten *JetRanger* abgelegene Flüchtlingslager mit Trinkwasser versorgt, um die ausgebrochene Choleraepidemie einzudämmen. Zudem wurden viele Flüge für das UNHCR oder andere Hilfsorganisationen durchgeführt. Wenn auch für viele die Hilfe zu spät kam, so konnte dennoch viel Not gelindert und manches Menschenleben gerettet werden.

Helimission heute und morgen

Im Laufe der Jahre ist die Helimission zu einem beachtlichen Helikopterbetrieb mit einer Flotte von zurzeit sieben Helikoptern angewachsen. Je eine *Ecureuil* ist in Kamerun und Madagaskar im Einsatz, drei *JetRanger*

fliegen in Albanien, Äthiopien und Kenia. Ausserdem ist auf einer zweiten Basis in Äthiopien auch noch eine *Bell LongRanger* stationiert. Die Helimission hat in ihrem 25jährigen Bestehen in fünfzehn verschiedenen Ländern auf vier Kontinenten Hilfe aus der Luft gebracht. Neben den momentanen Einsatzländern wurde auch temporär in Italien, Nigeria, Uganda, Sudan, Tansania, Türkei, Zaire, Papua-Neuguinea, Bolivien und Chile für Notleidende geflogen. Zurzeit stehen zwölf Piloten und Mechaniker mit ihren Familien im Einsatz, und einige weitere bereiten sich auf einen längeren Aufenthalt im Dienste der Helimission vor.

Von verschiedenen Seiten wurde die Helimission angefragt, künftig mit Helikoptern in Indonesien, der Zentralafrikanischen Republik und in Brasilien zu arbeiten. Ob es jemals soweit kommen wird, ist ungewiss, denn der Aufbau eines permanenten Einsatzgebietes ist ein langwieriger und mühsamer Prozess. Oftmals stehen bürokratische Hürden im Weg, und tendenziell stehen Drittstaaten internationaler Hilfe zunehmend skeptisch gegenüber. Auch in den momentanen Einsatzländern kann die Flugerlaubnis jederzeit entzogen werden oder von der Regierung die Auflage kommen, die Helis im jeweiligen Land zu immatrikulieren.

Adrian Romang

Die Helikopter der Helimission seit 1971

Immatr.	Typ	Werknr.	Im Einsatz	Bemerkungen
HB-XCX	AB-206A/B JetRanger	8122	1972-83	Unfall in Kenia
HB-XDK	Bell 47J Ranger	1798	1971-75	1.Heli. Unfall in der Schweiz (verchartert)
HB-XDY	AB-206B JetRanger	8335	1976-	Stationiert in Kenia
HB-XHE	MBB Bo 105C	S.37	1978-83	Bolivien und Chile, durch Diebstahl entwendet
HB-XLL	AB-206B JetRanger	8609	1983-	1991/92 stationiert als P2-XLL in Albanien.
HB-XON	AS350B Ecureuil	1104	1983-	Stationiert in Madagaskar seit '94, vorher Zaire
HB-XPX	AS350B Ecureuil	1328	1985-	Stationiert in Kamerun
HB-XRH	Bell 206B JetRanger	3395	1986-87	Unfall in Äthiopien
HB-XSH	Bell 206B JetRanger	2337	1987-	Stationiert in Äthiopien
HB-XSP	Bell 206L-3 LongRanger	51158	1988-	Stationiert in Äthiopien
HB-XVU	AB-412	25577	1992-	Stationiert in Trogen. SOS Team
N1105W	Hughes 269		1988-91	Schulung/Training USA
N2579	Robinson R 22		1991-95	Schulung/Training USA
N1081F	Bell 206B JetRanger	2936	1991-92	War für Liberia vorgesehen, wieder verkauft
D-HHNN	Bell 412HP	33205	1991	Gemietet für Einsatz in Kurdistan