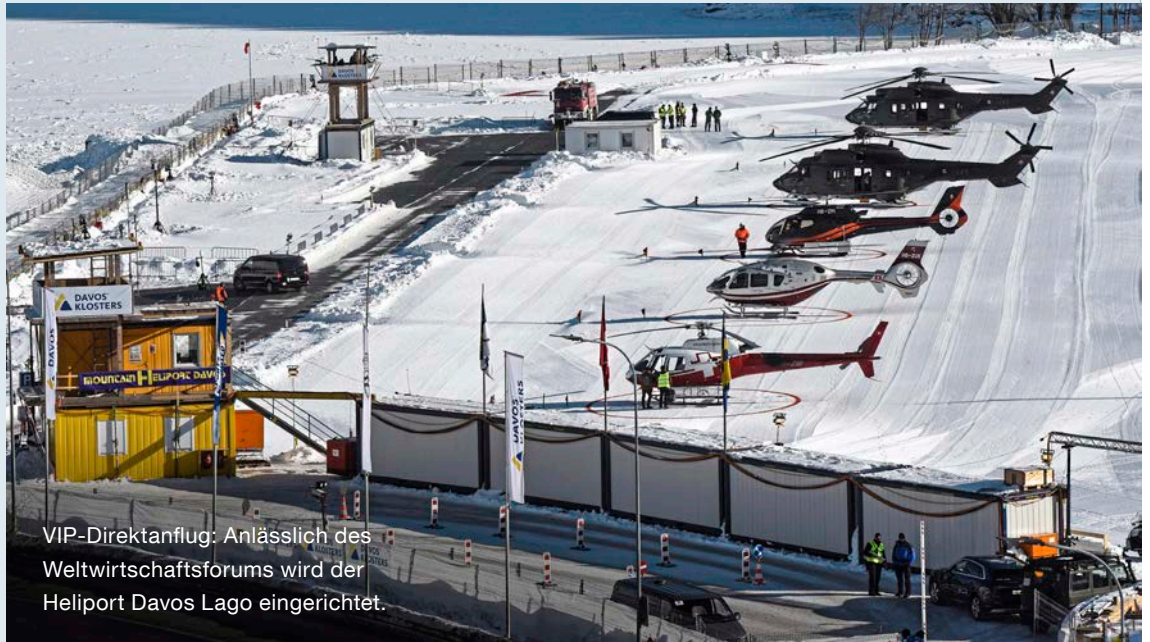


Very Important Pilots

Vertreter aus Wirtschaft und Politik treffen sich jedes Jahr im Rahmen des „World Economic Forum“. Damit sie sicher in Davos ankommen, sind auch die Piloten von BHS Helicopter-service vom frühen Morgen bis spät-abends im Dienst.



VIP-Direktanflug: Anlässlich des Weltwirtschaftsforums wird der Heliport Davos Lago eingerichtet.

Gemächlich schlängelt sich die Rhätische Bahn durchs Gebirge und arbeitet sich tuckerdnd ihrem Ziel Davos entgegen. Eine Fahrt mit der Schweizer Schmalspurbahn gilt als touristische Attraktion, doch für Geschäftsleute mit strikt durchgetaktetem Terminkalender hat sie einen entscheidenden Nachteil: Wer mit der Bahn vom Flughafen Zürich-Kloten zum World Economic Forum reisen möchte, muss mindestens zwei Mal umsteigen und knapp drei Stunden Fahrtzeit einrechnen. Mit dem Konvoi auf der Straße dauert es etwa zwei Stunden, allerdings sind Verkehrsüberlastungen während des Großevents nicht ungewöhnlich. So ist es nicht verwunderlich, dass die politische und wirtschaftliche Elite auf den Helikopter umsteigt, der die Distanz in weniger als 30 Minuten zurücklegt – und dazu äußerst komfortabel ist.

Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, der Luftwaffe und der Flugsicherung in der Schweiz beginnen die Vorbereitungen für das Forum

schon Monate im Voraus. In Zusammenarbeit mit der österreichischen und italienischen Luftfahrtbehörde werden mehrere Flugbeschränkungsgebiete errichtet. Die LS-R90 erstreckt sich im Schweizer Luftraum in einem Radius von 25 nautischen Meilen um Davos, umfasst Teile des Fürstentums Liechtenstein und reicht bis Flugfläche 195. Auf österreichischer Seite grenzt die LO-R Vorarlberg an die LS-R90 und in der italienischen Lombardei die LI-R Davos. Für alle Flüge innerhalb dieses Gebiets – dazu zählen unter anderem Flüge ab Bad Ragaz und Samedan, Balzers, St. Moritz und Untervaz – gilt in dieser Zeit Flugplan-, Akkreditierungs- und Bewilligungspflicht.

Das Militär sichert einige Tage vor der Veranstaltung die Transfer-Flugplätze Dübendorf und St. Gallen-Altenrhein und errichtet einen temporären Heliport in Davos (LSMV). Dieser befindet sich am südlichen Ufer des Davosersees, unweit des „goldenes Ei“ genannten Interconti-Hotels, ist von zwei hohen Zäunen umgeben und wird von Kameras überwacht. Mehrere bewaffnete Schützen beziehen auf einem Wachturm Stellung. Das doppelstöckige Containergebäude ist für die Fluglotsen von Skyguide vorgesehen, um vom „Davos Tower“ aus in der temporären Kontrollzone nach dem Rechten zu sehen und den Verkehr zu regeln. Am Eingang versammeln sich mehrere Polizisten und führen Personenkontrollen durch.

Auch Maximilian Stoschek, Geschäftsführer von BHS Helicopter-service aus Bamberg, und Lars Vaupel, sein heutiger First Officer, müssen sich in Dübendorf ausweisen, um zu ihrer AgustaWestland AW109SP aufs Vorfeld vorgelassen zu werden. Die beiden deutschen Piloten lassen die Kontrolle routiniert über sich ergehen – sie kennen die Prozedur. Stoschek fliegt schon das dritte Jahr in Folge zum Forum. Das ist nicht so selbstverständlich, wie es auf den ersten Blick erscheint, denn aufgrund eines Kabotage-Gesetzes dürfen nur



Hohe Anforderungen: Das wechselhafte Wetter im Gebirge ist mithin die größte Herausforderung für die Piloten.



Eingespielte Crew: Maximilian Stoschek (links) und Lars Vaupel setzen während des Forums auf die bewährte AW109SP.

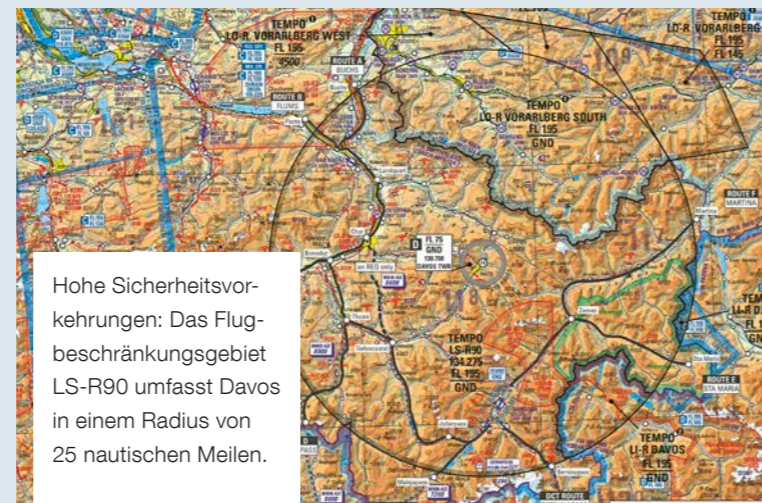
in der Schweiz ansässige Luftfahrtunternehmen (AOC) gewerbliche Flüge innerhalb des Landes durchführen. Dass die BHS-Crew trotzdem zum World Economic Forum fliegen darf, ist auf eine Wet-Lease-Vereinbarung mit DC Aviation Switzerland zurückzuführen, die ebenfalls mit zwei Helikoptern am Forum vertreten sind.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt verlangt zudem, dass alle Piloten, die im Rahmen des Forums zum Einsatz kommen, ein Akkreditierungsgesuch stellen. Nur wer ein einwandfreies Führungszeugnis und genügend Flugerfahrung sowohl im Gebirge als auch auf dem entsprechenden Muster vorweisen kann, hat Aussicht auf eine Akkreditierung. Obwohl eine Gebirgsflugberechtigung nicht zwingend vorgeschrieben ist, hat sie Maximilian Stoschek 2017 erworben, denn auf Sicherheit legt er großen Wert. Aus diesem Grund fliegt er grundsätzlich mit zweimotorigen Helikoptern in Zweimannbesetzung. „Die AW109SP mit den beiden je 716 Kilowatt starken Pratt & Whitney-207C-Turbinen bietet genügend Leistung für An- und Abflüge im Gebirge sowie hohe Reisegeschwindigkeiten“, erklärt Stoschek bei der Vorflugkontrolle.

Sechs graue Ledersitze mit viel Beinfreiheit, ein In-Flight-Entertainment-System, Snacks und Getränke versprechen einen komfortablen Trip. „Die Ansprüche unserer Kunden sind hoch“, bemerkt der Kapitän am Rande, äußert sich der Diskretion halber jedoch nicht näher zu seinen Kunden. Dann checkt die Crew noch einmal das Briefing Package, welches das Operation Control Center von DC Aviation in Stuttgart zusammengestellt hat. Es enthält neben aktuellen Wetterinformationen auch Masse- und Schwerpunkt- sowie Treibstoffberechnungen. „Dank der Arbeit unserer Dispatcher, die auch die ATC-Flugpläne aufgeben, können wir uns voll auf das Fliegen konzentrieren“, hält Stoschek fest. „Das Team der Crewplanung sorgt indes dafür, dass keiner der drei in Davos eingesetzten BHS-Piloten die zulässige

Dienstzeit überschreitet, während die Key-Account-Managerin als Schnittstelle zwischen Crew und der Kundschaft fungiert.“ Während Stoscheks Ausführungen ruft Lars Vaupel bei der Schweizer Luftwaffe an, um einen „Mission Code“ anzufordern. Diese aus mehreren Buchstaben und Zahlen bestehende Nummer wird die Crew später benötigen, um die Erlaubnis für den Einflug in die LS-R90 zu erhalten. Stoschek wirft einen Blick auf die Uhr, gibt Vaupel ein Zeichen zum Aufbruch und nimmt rechts Platz.

Gemeinsam arbeiten sie die Checklisten ab und nehmen Kontakt zu Dübendorf Tower auf. Es dauert nicht lange, bis sie Starterlaubnis bekommen, der Helikopter sich in die Luft erhebt und über die Piste schwebt. Nach Verlassen der Kontrollzone übergibt der Lotse aus Dübendorf die DCH (Alpine Star) 354 – so lautet die offizielle Flugnummer der D-HBFS, wobei die Zahlenkombination eine variable Komponente ist und aus Sicherheitsgründen nur für einen einzigen Flug gilt



Hohe Sicherheitsvorkehrungen: Das Flugbeschränkungsgebiet LS-R90 umfasst Davos in einem Radius von 25 nautischen Meilen.

– an den Kollegen von Zürich Information. Dieser teilt der Crew einen Transpondercode zu und geleitet sie entlang der Anflugroute B über das Zürcher Oberland bis nach Flums.

Es ist diesig und die Sicht mäßig. Sollten sich die Wetterbedingungen weiter verschlechtern, muss die Crew einen Ausweichflugplatz wie beispielsweise Bad Ragaz anfliegen. Davos Lago darf nur auf Sicht angefliegen werden. „Gemäß Prognosen soll es im Prättigau schöner sein“, übermittelt Vaupel per Intercom. Über Flums wechselt die Crew auf die Frequenz 134,275 MHz zu Mil Radar, um sich dort mit dem Mission Code die Einflugerlaubnis zu holen. Dann geht die Reise weiter entlang des Churer Rheintals bis nach Landquart.

Wie prognostiziert staut sich der Nebel am engen Taleinschnitt, und das Prättigau begrüßt seine Gäste mit strahlendem Sonnenschein. „Die Gebirgsfliegerei hat schon ihren ganz eigenen Reiz“, bemerkt Vaupel. Trotz aller Formalitäten scheint den Piloten ihr Auftrag wirklich Spaß zu machen. „Natürlich“, bestätigt Stoschek die Vermutung und fügt lobend hinzu: „Wir begegnen interessanten Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik, und auch die Zusammenarbeit mit den Schweizer Behörden ist freundlich und unkompliziert.“

Nach etwa 30 Minuten erreicht die DCH354 den Heliport Davos Lago. Ein Flughelfer von Swiss Helicopter hat bereits Stellung bezogen und weist den anthrazitfarbenen Hubschrauber zur rot umrandeten Landefläche. Das Radfahrwerk sinkt auf dem säuberlich präparierten Untergrund kaum ein. Der Chauffeur mit schwarzer Limousine steht auch schon bereit. „Die All-inclusive-Betreuung unserer Kunden gehört bei BHS zum Service“, verabschiedet sich Stoschek höflich. Kurz darauf bricht die Crew wieder auf, um einen Gast nach Gstaad zu bringen. Die Tage in Davos sind lang und dauern von frühmorgens bis in die Abendstunden. Insgesamt verzeichnet die AW109SP während des World Economic Forum knapp 20 Stunden Flugzeit.

Die Januarwoche gehört bei dem VIP-Charter-Unternehmen zu den arbeitsintensivsten Zeiten des ganzen Jahres. Stoschek freut sich, dass die Zusammenarbeit mit DC Aviation Switzerland so gut funktioniert, und blickt erwartungsvoll dem nächsten Jahr entgegen. Es scheint, als sei das luxuriöse Reisen mit dem Helikopter bei den WEF-Teilnehmern voll im Trend, dagegen kommt selbst der rustikale Charme der Rhätischen Bahn nicht an. **ae**

Tashi Dolma Hinz



Bewährter Helikopter: Die beiden leistungsstarken P&W-Turbinen prädestinieren die AW109SP für den Gebirgseinsatz.



Ihr Spezialist für Verkauf, Instandhaltung & Reparatur

• MRO Service (Base+Line), CAMO+ und Upgrades

Embraer Phenom 100 + 300
Beechcraft (King Air, Premier, Baron, Bonanza)
Hawker 400XP, Nextant 400XT + Beechjet 400A
Cessna Citation 510, 525, 525A, 525B, 560 XL
Flugzeuge mit Kolbenmotor bis 5,7 t
(inkl. Cirrus CAPS Fallschirm-OVH)

• Avionik Einbau, Reparatur & Upgrades

z.B. G1000NXi, ADS-B Out – für max. Sicherheit!

• Ersatzteileschop

AEO zertifiziert >11.000 Teile auf Lager

• Flugzeugverkauf

Neu- / Gebrauchtflugzeuge

Eine Auswahl unserer betreuten Marken:



Werft-Hotline: ☎ +49 821 7003 - 175

Augsburg Air Service GmbH
Flughafenstr. 5, 86169 Augsburg
Germany

☎ +49 821 7003 - 0

✉ office@aa-augsburg.de

🌐 aa-augsburg.de