



Mit dem sogenannten EPI-Shuttle bleiben infizierte Patienten während des Transports von Crew und medizinischem Personal isoliert

Anspruchsvoller Geschäftsbetrieb

CORONA-KRISE

Restriktionen im Flugverkehr stellen die Geschäftsfluffahrt derzeit vor große Herausforderungen. Während Charterbetreiber Umsatz einbußen verzeichnen, sind Ambulanzflieger gut im Geschäft

Eins vorweg: Was ich Ihnen heute erzähle, kann längst ganz anders sein, wenn Ihre Leser das Heft in der Hand halten“ – Winthir Brunnbauer bringt auf den Punkt, was die Arbeit in der Business Aviation unter dem Einfluss der Corona-Krise derzeit besonders anspruchsvoll macht. „Wir versuchen, jeden nur möglichen Flug durchzuführen, aber die Bedingungen ändern sich täglich, manchmal stündlich“, sagt das Vorstandsmitglied des deutschen Geschäftsfliegerverbands GBAA (German Business Aviation Association).

Die europäische Flugsicherungsbehörde Eurocontrol hat auf ihrer Internetseite Ausnahmeregelungen zusammengefasst, die auf den von ihr verantworteten Luftraum

Einfluss haben. Das PDF-Dokument, das die wegen Corona veröffentlichten Mitteilungen an Luftfahrer (Notices to Airmen, kurz NOTAM) aufführt, umfasst mittlerweile 25 Seiten. Die Liste von Ländern mit Einreise-restriktionen wuchs zeitweise täglich, und damit reduzierte sich die Zahl der Städteverbindungen, die noch fliegbar sind.

Die wenigen Flüge, die durchgeführt werden, bedeuten für die Crews erhöhten Stress und psychischer Belastung: Weil kaum mehr Linienflüge stattfinden, ist der Crewtausch in vielen Ländern unmöglich geworden. Andere Staaten lassen Besatzungen gar nicht mehr einreisen. Und in denen, die es tun, besteht für die Piloten ständig die Gefahr einer Quarantänepflicht. Im kasachischen Almaty

beispielsweise dürfen die Besatzungsmitglieder das Flugzeug derzeit erst nach einem Gesundheitscheck verlassen – oft erst nach langen Wartezeiten, bis der einzige Arzt am Platz verfügbar ist. Mit Polizeigeleit wird die Crew dann ins Hotel gebracht – eine Wache vor der Tür sorgt dafür, dass die ausländischen Piloten ihr Zimmer nicht verlassen.

Lizenzen verlängert

Probleme gibt es auch beim Aufrechterhalten der Lizenzen: Weil notwendige Checks nicht mehr durchgeführt werden, hat das deutsche Luftfahrt-Bundesamt durch eine Sonderregelung ablaufenden Lizenzen und Berechtigungen eine erweiterte Gültigkeit um vier Monate über das Ablaufdatum hinaus gesichert. Die Allgemeinverfügung hat die Behörde auf ihrer Internetseite veröffentlicht – ausgerechnet die englische Version, mit der Crews im Ausland die Gültigkeit ihrer Lizenzen belegen können, war bis Redaktionsschluss jedoch „in Überarbeitung“ und damit nicht abrufbar.

Kaum Schwierigkeiten haben dagegen die wenigen Passagiere, die noch Fluganfragen stellen: Im eigenen Land können Staatsbürger nach wie vor meist ohne größere Einschränkungen reisen. Gut dran ist, wer zwei Staatsbürgerschaften hält. Der kann sich zumindest zwischen diesen beiden Ländern noch ungehindert bewegen. Nicht im Sinne dessen, was die weltweite Mobilitätsein-



Trotz Corona-Krise im Einsatz: Air Hamburgs Falcon 7X

schränkung bewirken soll, aber legal nach den Buchstaben des Gesetzes.

Zu den noch aktivsten Charterbetreibern am Markt zählt die norddeutsche Air Hamburg. „In der letzten Märzwoche mussten allerdings auch wir eine Halbierung des Geschäfts hinnehmen“, bestätigte Chief Operating Officer Mike Ulka. „Viele Flüge waren aufgrund der Restriktionen nicht mehr darstellbar.“ Die Folge: Kurzarbeit bei den Angestellten; auch die Geschäftsführung verzichtet auf Gehalt. „Die Solidarität innerhalb der Belegschaft ist einmalig, wir sind dankbar, dass alle im Team die nötigen Maßnahmen so mittragen“, sagt Ulka. Um die immer problematischer werdenden Crewrückholungen zu reduzieren, sind die Besatzungen derzeit länger als die bei Air Hamburg üblichen sieben Tage am Stück unterwegs. Der Umsatzrückgang wird zudem auf möglichst viele Flugzeuge verteilt. „Keine Maschine soll komplett aus dem Betrieb genommen

FOTOS: AIR HAMBURG, FAI

werde“, erklärt Ulka die Unternehmensstrategie. Die längeren Standzeiten versucht Air Hamburg dabei am Wartungsstandort Baden Airpark für Instandhaltungsmaßnahmen zu nutzen.

Bei einem Flugzeug macht sich die Corona-Krise zudem überhaupt nicht bemerkbar: Die erst im vergangenen Jahr eingeflottete Dassault Falcon 7X übertraf im März sogar die üblicherweise angestrebte monatliche Flugleistung von rund 100 Stunden deutlich. Mit seiner Reichweite von knapp 6000 Nautischen Meilen (11112 Kilometer) ist der Ultralangstreckenjet unter anderem noch auf Routen in die USA noch unterwegs.

Voll ausgelastet

Ambulanzspezialisten sind von vielen Betriebsrestriktionen ausgenommen und leiden in der Branche am wenigsten an Umsatzeinbußen. Im Gegenteil: Die Nürnberger FAI zählt mit fünf Learjet 60, vier

Bombardier Challenger 604 und einer Global Express zu den weltweit größten Betreibern im Air-Ambulance-Geschäft. Mit im Schnitt sechs Missionen täglich arbeitet das Unternehmen derzeit an seiner Kapazitätsgrenze. Rund die Hälfte der Flüge haben dabei einen Bezug zu Corona. Positiv getestete Patienten werden dabei mit Stretchern befördert, die eine vollständige Isolation von der Besatzung und dem medizinischen Personal an Bord sicherstellen.

Zwei der von der norwegischen EpiGuard AS entwickelten „EPI-Shuttle“ hat die FAI derzeit im Einsatz, ein weiteres soll in Kürze noch hinzukommen. Mit den drei Einheiten, die auf der gesamten Challenger-Flotte wechselseitig installiert werden können, sieht das Unternehmen seinen Bedarf auch für die Zukunft gedeckt. Für Sonderfrachten nutzt die FAI zudem die Business-Charter-Jets Challenger 850 und Global Express der 25 Maschinen starken Flotte, die bis zum Redaktionsschluss von AERO INTERNATIONAL zudem noch Evakuierungsflüge gesunder Passagiere in ihre Heimat durchführten.

Die bevorstehenden Wochen sieht GBAA-Geschäftsführer Andreas Mundinger vor allem für die Charterbranche noch als schwierige Zeit: „Die Rückholflüge sind mittlerweile alle abgewickelt, der Geschäftsreiseverkehr ist praktisch zum Erliegen gekommen. Selbst innerdeutsch geht praktisch nichts mehr, weil nahezu alle Meetings derzeit per Videokonferenz stattfinden.“

Bei allen Schwierigkeiten sieht GBAA-Geschäftsführer Andreas Mundinger aber auch eine Chance für die Geschäftsfluffahrt: In Gesprächen mit der Bundesregierung konnte der Verband die Bedeutung des dezentralen Luftverkehrs und der Infrastruktur kleiner Verkehrslandeplätze in Krisenzeiten und darüber hinaus betonen. • **Christof Brenner**



We make you fly.



TFC Training · DE.ATO.006
Rehmanns Hof 45 · 45257 Essen
Telefon: +49 201 848402
E-Mail: avi@tfc-kaeufer.de
www.tfc-kaeufer.de



**EIGENE
SIMULATOREN**



**QUALIFIZIERTE
AUSBILDER**



**LANGJÄHRIGE
ERFAHRUNG**



Piloten-Training bei TFC

→ **ATPL(A)**
Kursbeginn: 18.05.2020, 06.07.2020
und 09.11.2020

→ **MCC (Multi Crew Cooperation)**
Kursbeginn: wöchentlich
Dauer: 10 Tage, Kosten: € 3.490