

# *Zum Schluss noch* **Bambi Buckets**

Bei Suchaktionen in schwierigem Gelände unentbehrlich: ein Helikopter der Air-Glaciers über den Brüchen des Wetterlückengletschers im Lauterbrunnental

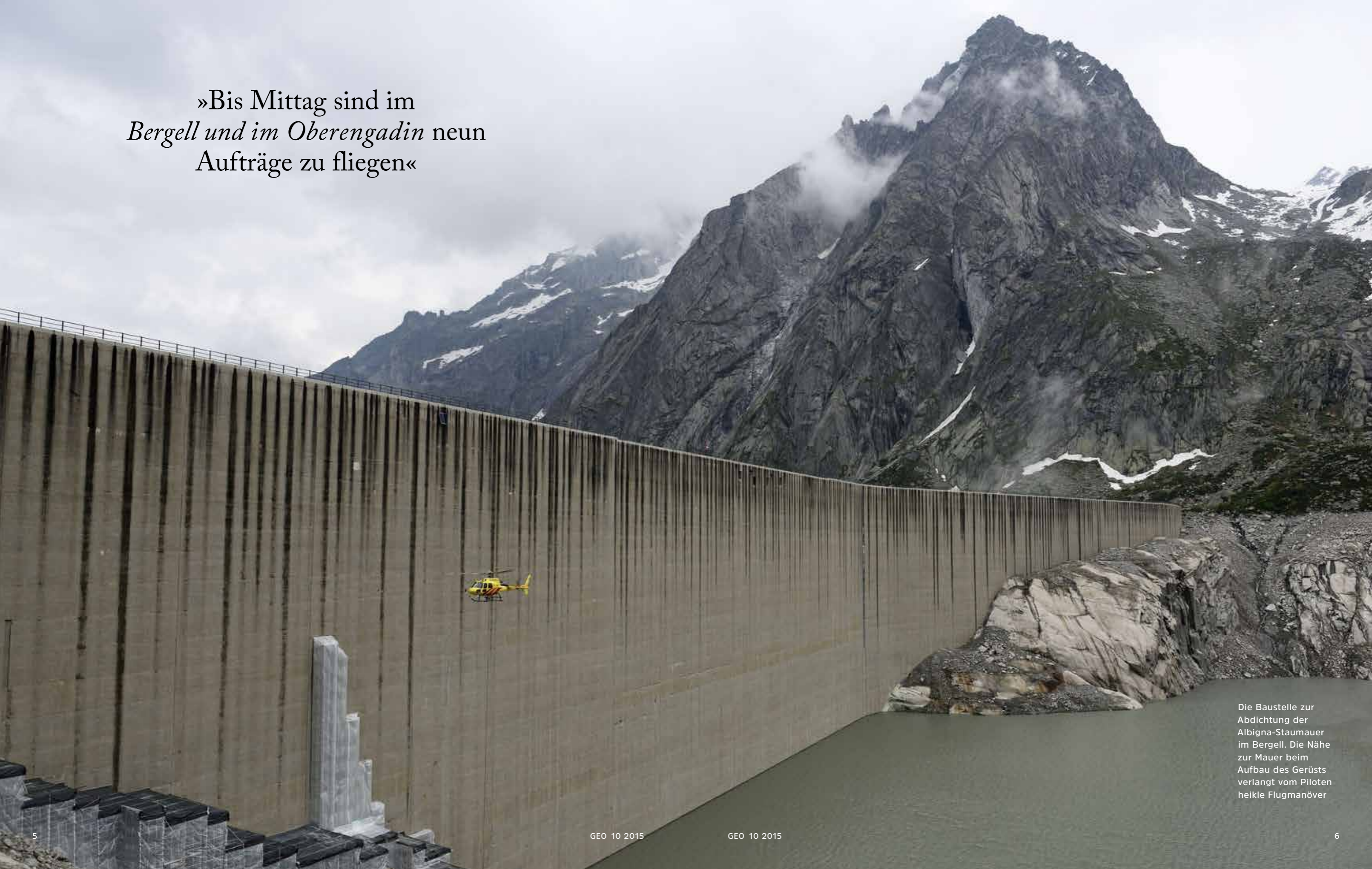


**Helikopter bedeuten für Verunfallte die ersehnte Rettung in der Not. Transportieren sie Touristen, werden sie als lärmende Störenfriede verteufelt. Das Gros der Einsätze entfällt jedoch auf kommerzielle Lastentransporte – als Arbeitsinstrument ist der Helikopter aus den Alpen nicht mehr wegzudenken. Protokoll eines Flugtages**

*Fotos von Robert Bösch*



»Bis Mittag sind im  
*Bergell und im Oberengadin* neun  
Aufträge zu fliegen«



Die Baustelle zur  
Abdichtung der  
Albigna-Staumauer  
im Bergell. Die Nähe  
zur Mauer beim  
Aufbau des Gerüsts  
verlangt vom Piloten  
heikle Flugmanöver





Text: Karin Steinbach Tarnutzer

# D

DER TAG von Hansueli Bärffuss beginnt früh. Kurz nach sechs trifft der Pilot und Betriebsleiter der HeliBernina in der Basis Samedan ein. Im Büro holt er sich den Einsatzplan und spricht ihn mit seinen zwei Flughelfern durch. Neun Aufträge im Bergell und im Oberengadin sind bis zum Mittag zu fliegen. Er legt fest, dass der Helikopter zu 55 Prozent aufgetankt wird und zehn Reservekanister mitkommen – um mehr Zuladung zu ermöglichen, wird bei Lastentransporten der Kerosintank nur gut zur Hälfte gefüllt, im Lauf des Tages kann an einem Tankfahrzeug im Tal

Exponierter Landeplatz auf dem Weg zur Sasc-Furä-Hütte. Der Flughelfer ist ausgestiegen, um die Last an den Helikopter zu hängen

nachgetankt werden. Sobald die technische Crew die Maschine freigegeben hat, wird gestartet.

Um 7.19 Uhr ist der Heli in der Luft. Erstes Ziel ist die Alp Merla im Val Madris, auf der ein Rind abgestürzt ist. Die Bergung des toten Tiers bis zur nächsten mit einem Fahrzeug erreichbaren Stelle übernimmt die HeliBernina für die Rettungsflugwacht Rega, damit deren Helikopter rund um die Uhr für Rettungen bereit bleibt.

Der Flug auf direktem Weg über das Skigebiet von Corviglia, die Fuorcla Chamuotsch, vorbei an Bivio und über das Averstal dauert nur wenige Minuten. Verblüffend schnell geht auch der Einsatz: Der Heli setzt an der Alphütte den Flughelfer Alberto Guetg ab und nimmt den Senn auf, damit dieser den Piloten zur Absturzstelle dirigieren kann. Dort landet Bärffuss die Maschine, der zweite Flughelfer Moreno Demonti fixiert den Kuhkadaver an einem Bein, steigt wieder ein, und schon schwebt der tote Körper hinunter zur Alpstraße, wo Guetg ihn aus der Leine klinkt. Während er noch, für die Versicherung, die Ohrmarke des Tieres fotografiert, landet der Heli bereits wieder an der Alp. Das alles hat genau vier Minuten gedauert.





wenn in Wäldern ohne Straßenanschluss Holzarbeiten anfallen, gibt es keine Alternative zum Helikoptertransport. Land- und forstwirtschaftliche Betriebe zählen daher zu den regelmäßigen Kunden der Heli-Unternehmen.

Beim nächsten Einsatz – inzwischen ist es 8 Uhr geworden – ist der Auftraggeber die Gemeinde Bregaglia. Zunächst sind zwei Personentransporte zu erledigen, vom Umschlagplatz im Val Bondasca werden je drei Arbeiter zur Sciora- und zur Sasc-Furä-Hütte gebracht.

In den letzten Wochen haben sie die Hüttenwege ausgebessert, nun ist noch das Ausmähen fällig, damit die Wege nicht zuwuchern. Aus dem Helikopter gut zu erkennen ist der riesige Gesteins- und Schuttkegel, den der Bergsturz am Cengalo im Dezember 2011 im Talschluss des Bondascatal hinterlassen hat. Anschließend muss Bärffuss auf dem Hüttenweg zur Sasc Furä einen Kompressor abholen, der für die Wegarbeiten gebraucht wurde. Um den Flughelfer abzusetzen, landet er auf dem schmalen Streifen des Wanderwegs, der dort über einen Kamm

führt. Während Demonti zum Kompressor aufsteigt, der in einem lichten Lärchenwald steht, fädelt Bärffuss die 50-Meter-Leine präzise zwischen den Bäumen ein, sodass Demonti die Last anhängen kann. Je länger die Leine, desto mehr Bewegungsfreiheit hat der Pilot mit seiner Maschine.

»Je länger die Leine, desto mehr Bewegungsfreiheit für den Piloten«

Nachdem er noch zwei Materialsäcke ins Tal geflogen hat, nimmt Bärffuss wieder Kurs auf die andere Seite des Haupttals. Im Cockpit hat er auf dem Monitor die Karte im Blick, die laufend aktualisiert wird, um vor neu installierten Kabeln oder Holzseilbahnen zu warnen. Auf den Alpböden oberhalb von Soglio wurden zahlreiche ehemalige Alpgebäude an Privatleute verkauft,

um sie vor dem Zerfall zu retten. Eine Zufahrt hat keines der Steinhäuser, alles, was für eine sanfte Renovation benötigt wird, muss hinaufgeflogen werden. In Durbegia wartet Familie Giovanoli bereits mit Baumaterial und Lebensmitteln auf die Ankunft des Helikopters. Alberto Guetg hilft ihnen dabei, die Lasten sicher in das Netz zu verpacken, in dem sie zur Hütte Planac transportiert werden.

A

AUCH BEI SUCH- oder Rettungsflügen für verunfallte Personen in ihrem Einzugsgebiet springt die HeliBernina ein, wenn die Rega mit ihrem eigenen Helikopter unterwegs ist. Solche Zweiteinsätze kämen rund hundertmal im Jahr vor, erläutert Bärffuss. Notrufe von Alpinisten seien nicht häufiger geworden, seit man über das Handy einfach alarmieren könne, doch die Rettung brauche weniger Zeit, weil die Personen schneller zu lokalisieren seien. „Es ist nicht so, dass das missbraucht wird, wie man immer wieder liest“, betont er. Auf Rettungen, Tiertransporte, Evakuationen und Lawinendienst entfielen bei ihnen zehn bis 15 Prozent der Einsätze, gegenüber 70 Prozent Materialtransporten.


Die nächste Station ist Tumlèr, ein Alpboden oberhalb von Soglio, der keine Zufahrtsstraße hat. Der Flug dorthin führt über das einsame Val Roda –

Sinkende Wolken erschweren die Landung. Verschlechtern sich die Sichtverhältnisse weiter, muss Hansueli Bärffuss den Flug abbrechen

die drei abgelegenen Hütten der Schafalp, auf der im Sommer 2500 Schafe weiden, hat Bärffuss im Frühsommer mit Vorräten versorgt. Über dem Duanpass öffnet sich die Sicht hinüber auf die Granitriesen des Bergells, schräg von der Morgensonne angeleuchtet, von der Scioragruppe bis zum Piz Badile. Auch wenn die Männern diesen Anblick gewöhnt sind, ein besonderer Moment ist er jedes Mal wieder. Die Leidenschaft für das Helikopterfliegen liegt bei Hansueli Bärffuss in der Familie. Sein Vater Ueli baute vor 30 Jahren die HeliBernina auf, sein Bruder Thomas, heute Chefpilot und Fluglehrer, war ebenso wie Hansueli von Anfang an dabei.

Die Transporte folgen stets demselben Muster: Ein Flughelfer wird abgesetzt, um das Material in Empfang zu nehmen, der zweite fliegt mit zum Landeplatz, um es anzuhängen. In Tumlèr ist es ein Mäher, der vom Umschlagplatz in Soglio 400 Meter höher geflogen wird. Wenn hoch gelegene Alpen keine Zufahrtswege haben und beispielsweise mit Zaunmaterial oder Viehsalz versorgt werden müssen oder





## »Versorgungsflüge für Hochgebirgshütten sind ein weiterer wichtiger Einsatzbereich«

Aufbau der Trift-Hängebrücke im Berner Oberland. Starker Föhnwind lässt die Zusammenarbeit zwischen Pilot Chrigel von Allmen und dem Bodenpersonal zur Herausforderung werden

Um 8.50 Uhr trifft der Helikopter an der auf einer Höhe von 2333 Metern gelegenen Albigna-Hütte ein. Versorgungsflüge für Hochgebirgshütten sind ein weiterer wichtiger Einsatzbereich. Für viele der 152 Hütten des Schweizerischen Alpenclubs (SAC) ist nur diese Form des Transports praktikabel. Kurz vor Beginn der Ferienzeit und der Klettersaison füllen die Hüttenwarte Martin Ruggli und Annamaria Cramer die Vorratslager mit Getränken und Lebensmitteln auf. Die Flughelfer sind beim Ausräumen der Netze behilflich, zwischen den drei Rotationen bleibt Zeit für einen Schwatz mit dem Hüttenpersonal.

# A

AN DIESEM JULITAG ist es bereits um neun Uhr morgens so heiß, dass Bärfuss mit der ersten Last, die 900 Kilo wiegt, ans Limit der Helikopterleistung kommt. Die Turbine arbeitet mit einem Treibstoff-Luft-Gemisch, und je niedriger der Luftdruck in der Höhe wird, desto mehr muss die Turbine leisten, um die Luft auf die nötige Dichte zu komprimieren. Die Wärme wirkt sich zusätzlich ungünstig auf die Leistung aus. Grundsätzlich gilt die Écureuil AS 350 B3e, die Bärfuss fliegt, als leichtes und besonders höhentaugliches Modell. Bergab und bei kaltem Wetter kann Last von bis zu einer Tonne zugeladen werden.

Der nächste Einsatz findet 200 Meter tiefer statt, und gar nicht weit entfernt: an der Staumauer des Albignasees. Dort befindet sich noch immer eine Baustelle, auf der in Spitzenzeiten bis zu 60 Arbeiter tätig waren und die nun nach und nach abgebaut wird. Die Staumauer aus den 1960er Jahren war undicht geworden. Um sie abzudichten, wurde der See im vergangenen Winter komplett geleert und auf der Innenseite der Mauer ein Gerüst aufgebaut. Die einzelnen Gerüstteile so nah an der Mauer einzufliegen sei eine anspruchsvolle Aufgabe gewesen, wie Moreno Demonti erklärt, teilweise hätten sie die 120-Meter-Leine eingesetzt, um zu verhindern, dass die Rotoren mit der Mauer kollidieren.

Während die beiden Flughelfer mit den Bauarbeitern die Lasten zum Abtransport vorbereiten, wartet Hansueli Bärfuss mit dem Helikopter auf der Staumauer. Den Motor lässt er weiterlaufen, denn solange die Wartezeit nicht länger als fünf Minuten beträgt, ist es aufgrund des Verschleißes beim Startvorgang günstiger, den Motor nicht abzustellen. Zudem führt jeder Anlassvorgang zu zeitlichen Verzögerungen. Heute ist die Sicht kein Problem, aber der 50-Jährige erinnert sich an Tage, an denen die Staumauer zeit-



weise im Nebel verschwand und es schwierig war, die Anflugroute zum Landeplatz festzulegen.

Mit insgesamt zehn Rotationen bringt Bärffuss anschließend Metallteile, Schläuche, leere Farbkübel und auch eine Toilettenkabine zum Umschlagplatz nach Pranzaira hinunter. Auf dem trockengelegten Schotter des Stausees wirbeln die Rotorblätter Staub auf, der sich in Augen, Haaren und zwischen den Zähnen festsetzt. Die Flughelfer lassen sich davon nicht beeindrucken, sie tragen Helm und Brille und als Gehörschutz Kopfhörer. Die Lärmbelastung in ihrem Beruf ist groß, sie sind der Schallemission tagtäglich ausgesetzt. Die Seilschaften, die als bunte Punkte in den Kletterrouten am Spazzacaldeira hängen, müssen sie nur heute ertragen, sind aber sicherlich nicht glücklich darüber, genauso wenig wie über den Baulärm von der Albigna-Seilbahn, die ebenfalls erneuert wird.

Dass Moreno Demonti genauestens über Routen in der Felswand Auskunft geben kann, ist kein Zufall. Der 33-jährige Puschlaver ist, wie Hansueli Bärffuss auch, Bergführer und arbeitet im Sommer wochenwei-

Brennholz, Kartoffeln und Bier – was in den Sommermonaten auf den kleinen Alphütten im Val Madris gebraucht wird, kommt in ein grünes Flugnetz

se in diesem Beruf und als Flughelfer. Trittsicherheit und Schwindelfreiheit sind nötig, wenn Baustellen im alpinen Gelände angefliegen werden, sei das beim Fundamentieren von Seilbahnmasten, beim Errichten von Hochspannungsleitungen, beim Bau von Hängebrücken oder von Lawinenverbauungen, die über den Sommer instand gesetzt werden. Bei all diesen Arbeiten bedeutet der Einsatz von Helikoptern eine große Vereinfachung; ohne sie müssten Bauseilbahnen oder Zufahrtsstraßen auf- und wieder rückgebaut werden, einzelne Bauvorhaben wären gar nicht möglich.

Der siebte Einsatz des Tages führt über den Casnil-Kamm hinweg in wenigen Minuten zur 2574 Meter hoch gelegenen Fornoehütte. Auf dem Stützpunkt des SAC Rorschach steht ein Frondienstwochenende mit anschließender Arbeitswoche bevor. Frisch gestrichene Holzbänke trocknen auf der Terrasse, es riecht nach Lack. Hüttenwart Beat Kühnis dirigiert die Lasten, je nachdem, ob es sich um Holz und Dämmmaterial oder um Esswaren handelt, vor oder hinter das Haus. Mit der fünften Rotation fliegt Bärffuss zuletzt auch den Hüttenchef Ernst Rechsteiner ein.

25 Minuten später, nachdem Demonti Kerosin aus den Reservekanistern nachgefüllt hat, hebt der Helikopter in Richtung Malojapass ab. Die letzten beiden Aufträge im Oberengadin sind rasch erledigt. Von einem Parkplatz bei Plaun da Lej sind drei Rotationen Baumaterial zu den Hütten von Splüga zu fliegen, wegen der Nähe zur Straße mit der roten 30-Meter-Leine – die verschiedenen Längen lassen sich anhand der Farben unterscheiden.

## D

DIE ALPHÜTTEN, die eine herrliche Aussicht auf den Silsersee und den Piz Margna bieten, liegen zwar nur 80 Meter über der Straße und dem Seeniveau, aber doch zu weit, um die schweren Baustoffe auf andere Weise zu transportieren. Die dritte Last lädt Bärffuss direkt auf einem Dach ab, das renoviert werden soll. Weiter über den Silsersee und am Hotel Waldhaus vorbei geht es dann zur Talstation der Furtschellas-Bahn, wo Material für die Alp Munt wartet.

Nach dieser letzten Rotation übernimmt das Steuer Alberto Guetg, der die Pilotenausbildung absolviert und als Jungpilot noch keine Transport-, aber Überflüge ausführen darf. Die rechte Hand hat der 32-Jährige permanent am Cyclic, am Steuerknüppel, über den er die Rotorebene ansteuert. Mit der linken bedient er den Collective Pitch, mit dem die Leistung erhöht oder – für Sinkflug und Landung – reduziert wird. Über die Oberengadiner Seen hinweg lenkt er den Helikopter zur Basis in Samedan. In einer Tourismusregion wie dieser fallen neben Transporten eine Reihe weiterer Einsätze an, vor allem im Winter, wenn Lawinen gesprengt werden, die Skipisten oder Straßen bedrohen, oder



bei einem Sportanlass wie dem Engadiner Skimarathon in Zusammenarbeit mit der Polizei der Verkehr geregelt wird.

Ein Zankapfel sind die touristischen Flüge, die von Alpinisten, die aus eigener Kraft auf Berge steigen, als störende und die Natur beeinträchtigende Lärmbelästigung empfunden werden. HeliBernina bietet Rundflüge in der Berninagruppe und im Bergell an. Stein des Anstoßes sind vor allem die Heliskiing-Angebote im Winter, bei denen Skifahrer an definierten Landeplätzen abgesetzt werden. Im Engadin fliegt die HeliBernina die Gebirgslandeplätze Fuorcla Grischa, Fuorcla Chamuotsch und Vadret dal Corvatsch an, die Kunden können aber auch Heliskiing im Glarnerland, in der Innerschweiz, im Berner Oberland oder im Wallis buchen, um ohne Aufstiegs mühen im Tief Schnee zu schwelgen.

Die Zahl der Gebirgslandeplätze hat sich zu einem Politikum zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, den Helikopterfirmen, dem SAC und Umweltschutzorganisationen entwickelt.

Mountain Wilderness zum Beispiel setzt sich seit mehr als einem Jahrzehnt mit der Kampagne „Stop Heliskiing!“ dafür ein, dass die Gebirgslandeplätze in geschützten oder schützenswerten Landschaften aufgehoben und die Landungen auf den anderen Gebirgslandeplätzen schrittweise reduziert werden. Außerdem fordert die Organisation ein generelles Verbot des Heliskiings in den Schweizer Alpen bis 2020. Im letzten Jahr brach der Bundesrat die Überprüfung der Gebirgslandeplätze ab und reduzierte stattdessen deren Anzahl von 42 auf 40 – eine Maßnahme, die die Umweltverbände enttäuschte und von Mountain Wilderness als „trauriges Einknicken der Regierung vor der mächtigen Fluglobby“ kommentiert wurde.

Bei der HeliBernina macht der Tourismus zehn bis 15 Prozent des Gesamtumsatzes aus. Darin inbegriffen sind auch Personentransporte im Zusammenhang mit Foto- und Filmarbeiten vom Helikopter aus. Hansueli Bärzfuss ist im Winter, wenn die Aufträge gegenüber dem Sommer markant abnehmen, dankbar für diese Einsätze: „Damit wir unsere 16 Ganzjahresangestellten behalten und ihnen die Löhne zahlen können und so auch für die Rega einsatzbereit sind, decken wir im Winter die Grundbasis vor allem mit touristischen Flügen.“ Da die HeliBernina auch Flughelfer und Piloten ausbilde, seien die Gebirgslande-

## »Stein des Anstoßes sind vor allem die Heliskiing-Angebote im Winter«

plätze aber auch aus Schulungsgründen unverzichtbar. „Um Außenlandungen im Hochgebirge zu trainieren, wo es darauf ankommt, dass ein Pilot lernt, die Leistung des Helis einzuteilen, wo er mit dem Wind und dem Licht arbeiten muss, den Pulverschnee berücksichtigen muss, sind die Gebirgslandeplätze als Landemöglichkeiten sehr wichtig für uns.“

Über dem St. Moritzersee verliert der Helikopter langsam an Höhe. Die Hotelbauten am Hang rücken näher, die abgemähten Wiesen sind mit in Folie verpackten Heuballen weiß gesprenkelt, die Schwimmer im Badesee Lej da Staz sehen aus der Luft aus wie Frösche mit langen, angewinkelten Beinen. Um 12.40

Uhr landet Guetg den Helikopter auf der Basis. Nach einer kurzen Nachbesprechung mit dem Jungpiloten isst Bärzfuss in der Betriebskantine zu Mittag und beginnt dann mit der Abrechnung der Einsätze.

Während des Tages hat er die Flugzeiten gestoppt und mit der Zahl der Rotationen in seinem Notizbuch festgehalten. Die einzelnen Aufträge werden

minutengenau abgerechnet, die Kosten für die Überflüge auf alle Kunden eines Tages aufgeteilt, sodass sie von einer guten Kombination der Aufträge profitieren. Dabei schlagen Überflüge mit 32 Franken pro Minute zu Buch, Materialtransporte bis 900 Kilo mit 42 Franken, darüber mit 47 Franken.

Eine gute Einsatzplanung ist unabdingbar, aufgrund der Abhängigkeit von den Wetterbedingungen aber oft nur kurzfristig möglich. Wie Bärzfuss erläutert, arbeiten alle Helikopterunternehmen mehr oder weniger mit denselben, typenbezogenen Minutenpreisen, sei das nun die direkte Ostschweizer Konkurrenz Swiss Helicopter oder Air Zermatt im Wallis und Air-Glacières im Berner Oberland.

Um 14.15 Uhr klingelt sein Handy: Waldbrandalarm in Martina im Unterengadin. Kurz stimmt er mit Guetg ab, welche Löschwasserbehälter mitzunehmen sind. Mit den sogenannten Bambi Buckets, faltbaren Säcken aus speziell hergestelltem Hartplastik, die an den Helikopter gehängt werden, können je nach Größe 800 bis 1100 Liter Wasser aus Seen oder tiefen Bächen geschöpft und an den Brandherd geflogen werden. Fünf Minuten bleiben Bärzfuss noch, während die Flughelfer die Maschine vorbereiten, dann muss er los. Als der Heli abhebt und Richtung Nordosten davonfliegt, ist es 14.27 Uhr. 