Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 184 (2018)

Heft: 7

Artikel: Die "Perle" am Puma

Autor: Trottmann, Christian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-813193

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die «Perle» am Puma

Mit rund 50 Knoten – zirka 90 km/h – nähert sich der Super Puma. An diesem Mittwoch im Mai herrschen fast perfekte Wetterbedingungen für den vielleicht anspruchsvollsten Lastenflug, den die beiden erfahrenen Piloten Major Thomas Hügli und Hauptmann Philippe Weber bis heute geflogen sind.

Christian Trottmann, Redaktor ASMZ

Der Transport des 14 Meter langen und über zweieinhalb Tonnen schweren Baukran-Auslegers fordert alle Beteiligten in der Luft und am Boden. Es ist windstill bei sonnigen 23 Grad. Wir befinden uns oberhalb von Vitznau am Fusse der Rigi auf knapp 1200 Meter über Meer. Hier auf der Alp Oberebnet soll in den nächsten drei Monaten mit Unterstützung der Schweizer Berghilfe und der Luftwaffe ein neuer Stall für 14 Mutterkühe zu Gunsten der Familie Camenzind entstehen.

Limitierender Faktor Wetter

Die abgeschlossene Leistungsvereinbarung basiert auf der Verordnung über die Unterstützung ziviler oder ausserdienstlicher Tätigkeiten mit militärischen Mitteln (VUM). Es wurde vereinbart, dass die Schweizer Luftwaffe maximal die Hälfte des anfallenden Transportumfangs per Helikopter befördert und sich dabei ausschliesslich auf die schweren Lasten konzentriert. Die restlichen Flüge, namentlich Betontransporte, werden von einem zivilen Helikopterunternehmen der Region ausgeführt. Insgesamt 16 Rotationen zum lediglich 200 Quadratmeter grossen Abladeplatz in Oberebnet stehen an diesem Mittwoch auf dem Programm. Bis zum Mittag müssen sämtliche Kranelemente – zehn Gewichtssteine, der Ausleger und das Fahrwerk – transportiert werden, denn die Wettervorhersage prognostiziert aufkommenden Wind, was diese Mission gefährden oder gar verunmöglichen würde.

Für die beiden Berufsmilitärpiloten Hügli und Weber bedeutet dieser Lastenflugauftrag weit mehr als lediglich ein Highlight in ihrer bisherigen Karriere. Einerseits werden sie ihren Super Puma an seine Leistungsgrenzen bringen und andererseits ist dieser Auftrag zugleich eines von nur noch wenigen Lastenflugtrainings, welche in den drei Lufttransportverbänden absolviert werden. Höchste Präzision und Konzentration sind verlangt. Um sich gegenseitig fortlaufend zu entlasten, wechseln sich die beiden Piloten von Zeit zu Zeit am Steuer ab. In einer ersten Phase werden die sieben je 960 Kilogramm schweren Gewichtssteine geflogen – angehängt an einer 20 Meter langen Unterlastleine.

Fliegen in Gedanken

Langsam nähert sich der Super Puma dem Abladeplatz. Die Crew kommuniziert laufend mit einem der insgesamt sechs Flughelfern am Boden. Ohne sie wäre diese Aufgabe unlösbar. Als «verlängerter Arm» der Piloten und «Auge am Boden» weisen sie die Last ein und geben über Funk die Distanz der Last bis zum Boden fast zentimetergenau ins Cockpit. Einer von ihnen ist Karl Müller, Loadmaster seit 34 Jahren. Noch nie, so sagt er, habe er während seiner Tätigkeit bei der Luftwaffe einen solch anspruchsvollen Lastenflug vom Boden aus geführt.

Tagelange Vorbereitungen seien für diesen Schwertransport nötig gewesen. Dreht sich um und funkt weiter: «height two zero» – noch 20 Meter bis zum Absetzpunkt. Aber es sind nicht die Gewichtssteine, welche heute im Zentrum stehen.

Kurz vor zehn Uhr wird das über zweieinhalb Tonnen schwere Fahrwerk des Krans geliefert. Die grosse Herausforderung für die Piloten ist es, mit einer solch schweren Last stets die absolute Konzentration und Ruhe zu behalten. Dieses Gewicht am Super Puma erlaubt keinen zweiten Anflug – es bleibt also nur ein einziger Versuch, der auf Anhieb sitzen muss. «Wenn der Loadmaster noch 30 Zentimeter nach links meldet, bedeutet dies für uns im

Cockpit lediglich ein Gedanke. Diese Distanz mit einer solchen Last präzise zu fliegen, ist fast unmöglich – deshalb reicht es, wenn du nur unterbewusst dran denkst», schildert Hügli die anspruchsvolle Situation.

Kein Platz für Fehler

Vor Ort ist auch Roland Grosvernier, Inhaber des gleichnamigen 3-Mann-Kranbetriebs und gelernter Kranmonteur. Der Patron sagt, wo seine Perle, wie er den fast 40-jährigen roten Kran liebevoll nennt, hingestellt wird. Im gelben Arbeiter-Kombi orchestriert der 73-Jährige gekonnt die Bodenmannschaft. Innert kürzester Zeit wird er zusammen mit seinen Leuten den Kran eingeseilt haben. Aber noch fehlt ein Teil der Perle, der rote Ausleger.

Da sich der Flugplatz Buochs am nächsten zum Landeplatz befindet, wird der Super Puma von dort aus operiert und zwischengetankt. Nur gerade 350 Kilogramm Treibstoff nehmen die Piloten Hügli und Weber für den Flug mit dem Ausleger auf. Damit dieses meterlange Stahlkonstrukt nicht aus der Balance gerät, haben Flughelfer Müller und seine Männer bereits vor Wochen die genauen Befestigungspositionen des Lastenseils minutiös bestimmt und mit Klebeband markiert. Langsam zieht der Super Puma die 2,6 Tonnen vom Boden.

Jetzt gilt es ernst – verschiedene limitierende Faktoren machen diesen Transport zum Spektakel.

Nur gerade zwei Meter neben dem Abladeplatz steht eine Holzscheune – direkt daneben muss der Ausleger platziert werden. Käme die Last ins Pendeln, hätte dies fatale Folgen am Boden. Im Schritttempo fliegen die Piloten an, beide ihre Hände am Kollektiv (Rotorblattverstellung) – stets bereit für eine allfällige gegenseitige Unterstützung oder fliegerische Korrektur. Mittels verschiedener Referenzpunkte im Gelände halten die beiden erfahrenen Piloten des Berufsfliegerkorps ihre Position. 30 Meter vor der eigentlichen Abladestelle stabilisieren sie die Last einen Meter über dem Boden. Mithilfe unmissverständlicher Funkanweisungen von Loadmaster Müller senkt die Crew den Ausleger millimetergenau auf das Kranfahrwerk ab. Noch während die Last am Helikopter hängt, wird der Kran am Boden montiert, bzw. mit Bolzen befestigt. Fehlertoleranz Null. Die Meldung «load is free» befreit die Piloten von dieser intensiven Konzentrationsphase und den Anstrengungen – Hügli und Weber haben ihren Auftrag erfüllt.

Die Bedeutung des perfekten Zusammenspiels aller Faktoren wie Wetter, fliegerische Präzision und Zusammenarbeit mit der Bodencrew zeigt sich anhand der letzten Rotation. Zum Flugauftrag gehört auch der Transport von sechs Meter langen und fast 1000 Kilogramm schweren Holzbalken. Kurz vor dem Absetzen am Boden wird die Last plötzlich vom Abwind (Downwash) des Super Pumas erfasst und beginnt sich kurzzeitig bedrohlich zu drehen – angespannte Sekunden im Helikopter. Möglichst rasch muss nun das sich aufschaukelnde «Pendel» am Boden abgesetzt werden können, was auch gelingt.

Bilder: Autor

LT Geschwader 3 im Einsatz

Die grossen Brocken sind geschafft. Nur gerade knapp drei Stunden braucht die ganze Crew, um die rote Perle zu transportieren und einsatzbereit zu machen. Weiteres kleineres Material zum Bau des neuen Stalls der Familie Camenzind hat das Lufttransport Geschwader 3 im Juni anlässlich des Wiederholungskurses auf die Alp Oberebnet geflogen. ■