

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 82 (2007)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Mit Präzision und Verantwortung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-717916>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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

# Mit Präzision und Verantwortung

Ob Einsatz mit der Rettungswinde, VIP-Transport oder Suchen und Retten (Search and Rescue, SAR): Auf die Berufs-Loadmaster der Schweizer Luftwaffe warten Tag für Tag die unterschiedlichsten Aufgaben.

«Six – four – three – two – one...» – was wie ein Countdown tönt, sind in Tat und Wahrheit metergenaue Angaben des Loadmasters für den Piloten. Der Super Puma, der ein paar Minuten zuvor auf dem Flugplatz Alpnach gestartet ist, hält sich scheinbar bewegungslos über dem Ziel in der Luft. Loadmaster Hugo Amrein hat die Seitentür des Helikopters geöffnet.

Er hält mit den Piloten Kontakt über Funk. Ist die genaue Position erreicht, macht er sich bereit, die rote Manipulierlast, die an der Rettungswinde hängt, in die Tiefe gleiten zu lassen. Karl Müller und Walter Bucher, beides Berufskollegen von Hugo Amrein, assistieren auf diesem Übungsflug. Im täglichen Einsatz ist in der Regel nur ein Loadmaster an Bord. Jeder Handgriff will geübt sein, denn jeder Handgriff muss sitzen.

## Rettungswinde für Menschen

Hugo Amrein signalisiert den Piloten im Cockpit, dass der Einsatz mit der Rettungswinde beginnen kann: «below clear, right side clear...». Zuerst stellt der Loadmaster mittels eines «power check» sicher, dass die Leistungsreserve des Helikopters



Loadmaster sind der «Rückspiegel» des Piloten.



Loadmaster betanken die Helikopter.

für den Einsatz der Rettungswinde ausreichend ist. Dann betätigt er vorsichtig die Hydraulik. «Winch coming out – one – zero» – und die rote Last gleitet langsam in die Tiefe. Nachdem diese punktgenau den Boden berührt hat, wird sie wieder an Bord des Super Pumas gezogen. Die Tür des Super Pumas wird geschlossen. Ein erfolgreicher Trainingseinsatz ist beendet.

Die Rettungswinde dient dazu, Menschen in Notlagen sicher an Bord eines Helikopters zu ziehen. Nach dem Tsunami in Ostasien stand sie im Rahmen der Schweizer Hilfsaktion oft im Mittelpunkt. Die Loadmaster waren gefordert. Die Rettungswinde ist aber nicht einfach ein Haken, der aus einem Helikopter hängt: Es handelt sich dabei vielmehr um eine komplizierte Konstruktion, deren Bedienung und Wartung dem Loadmaster zufällt.

## Für Sicherheit ist gesorgt

Dass jeder Handgriff sitzen muss, liegt auf der Hand, geht es doch im Ernstfall um Menschenleben. Das Vorgehen beim Einsatz mit der Rettungswinde ist klar definiert. Die Loadmaster tragen eine hohe Verantwortung und müssen deshalb sorgfältig und präzise arbeiten.

Passagiertransporte gehören ebenfalls zu den Einsätzen, bei denen Loadmaster

zum Einsatz kommen: Mittwochmorgen, 8 Uhr, wiederum auf dem Flugplatz Alpnach. Sanft hebt ein Super Puma ab, überfliegt den Alpachersee und dreht dann Richtung Westen, seinem Einsatzort zu. Ein VIP-Transport in der Romandie steht bevor: Bundesrat Schmid mit einer Delegation der Armeeführung sollen von Moudon nach Dailens geflogen werden. Dass die Gäste im Super Puma bequem und sicher reisen, liegt in der Verantwortung der Piloten und des Loadmasters.

Schon zwei Stunden vor dem Abflug in Alpnach haben die Loadmaster den Helikopter vorbereitet: Der Super Puma wird technisch durchgecheckt und betankt. In Alpnach stationierte Durchdiener haben dabei assistiert. Letztlich sind es aber die Berufsleute, welche für die Flugbereitschaft verantwortlich sind: Loadmaster Karl Müller hat vor dem Flug den beiden Piloten den Helikopter übergeben. Die obligatorische Unterschrift zeugt davon. Er hat alle «Kontrollpunkte» geprüft, bevor es losgehen konnte.

Nach vierzig Minuten Flug erfolgt die Landung in Moudon. Die Delegation mit Bundesrat Schmid kommt eine Stunde später an Bord: Karl Müller stellt sicher, dass jeder Passagier auf einem der sechzehn Sit-



VIP-Flug über der Wolkendecke.

zen angeschnallt ist und einen Gehörschutz trägt. Dann startet der Heli zu seinem kurzen Flug nach Daillens. Dort überwacht der Loadmaster das Aussteigen der Passagiere, das sehr schnell über die Bühne geht. Der Super Puma stellt seinen Rotor nicht ab. Nachdem die Piloten gesehen haben, dass Bundesrat Schmid im Fahrzeug sitzt, das ihn zu seinem nächsten Termin bringt, startet der Helikopter und kehrt zurück nach Alpnach.

### Suchen und Retten

Nach der Rückkehr vom VIP-Transport wartet auf Karl Müller die Begleitung eines Homing-Flugs. Mit einer Alouette wurde in der Gegend von Willisau ein Notsender ausgesetzt. Ein klassischer Fall von Suchen und Retten, von «Search and Rescue» (SAR), soll geübt werden. Um 13.45 Uhr hebt auf dem Alpnacher Flugplatz ein Cougar ab, den ein Pilotenschüler – in Begleitung eines Fluglehrers – mit sicherer Hand über den See an Luzern vorbei steuert. Ein paar Minuten später ertönt im Cockpit das Signal, dass sich der Sender in der Nähe befindet. Der Cougar geht in Sinkflug und wird langsamer.

Karl Müller öffnet die Tür des Helikopters und hält Ausschau nach dem Sender. «Durch die grosse seitliche Tür hat man den besten Blick nach draussen. Die Piloten suchen den Sender vor allem mit Hilfe ihrer Instrumente. Nach hinten sehen können sie kaum. Der Loadmaster ist der 'Rückspiegel'



Vorbereitung der Rettungswinde.

des Piloten», so Müller. Dabei geht es auch darum, dass der Loadmaster den Heckrotor immer im Auge behält.

Gemeinsam gelingt es der Besatzung, den Notsender an einem Waldrand zu orten. Das Übungsziel ist erreicht. Der Pilotenschüler übt noch zwei Landungen, dann geht es zurück und der gut einstündige Ausbildungsflug endet in Alpnach.

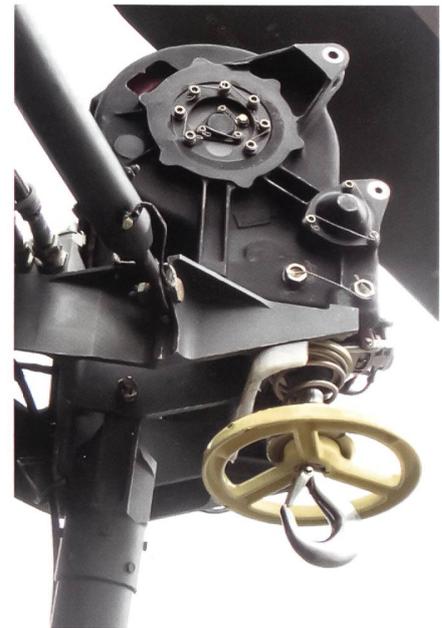
### Vielseitige Aufgabe

Das Bedienen der Rettungswinde, das Betreuen der Passagiere an Bord der Trans-

porthelikopter, das Bereitstellen von Lasten und das Mitfliegen als Rettungsflugassistent bei «Search and Rescue»-Missionen sind wichtige Aufgaben der Loadmaster. Am Boden und in der Luft gibt es für die Berufsleute aber noch weitere Aufgaben.

Die meisten Loadmaster absolvierten eine Ausbildung als Mechaniker. Bis vor einigen Jahren wurden die heutigen Loadmaster auch «Luftfahrzeugmechaniker» oder «Begleitmechaniker» genannt. Die Wartung der Super Puma, Cougar und Alouette gehört zu den täglichen Aufgaben der Loadmaster: «Jeder von uns hat fünf, sechs Berufe», lacht Karl Müller.

Einer davon ist das Bedienen der Flugzeugbetankungsfahrzeuge. Eine verantwortungsvolle Tätigkeit der Loadmaster. Auch mit dem «Integrierten Selbstschutzsystem» (ISSYS), das den Helikopter durch gezielten Abwurf so genannter «flares» und



Komplizierte Konstruktion: Die Bedienung der Rettungswinde will geübt sein.

«chaffes» schützen soll, arbeiten sie. Im Flug wird das System durch die Piloten bedient. Doch die Systemchecks am Boden, das be- und entladen wird von den Loadmastern ausgeführt.

Schliesslich leisten die meisten auch Dienst im Flugunfallpikett auf der Helibasis Alpnach. Ihnen stehen dabei modernste Feuerlöschfahrzeuge zur Verfügung. Und weil über Funk immer mehr englisch gesprochen wird, haben die Loadmaster in Alpnach auch Woche für Woche Englisch-Lektionen. «Das macht Spass», meint Karl Müller. Es sei etwas, was auch ausserhalb des Berufsalltags gebraucht werden könne.

## Ein Beruf mit vielen Aufgaben

«Loadmaster sind nicht nur Türöffner. Es gehört ein wenig mehr dazu», sagt Karl Müller. Der technische Fortschritt verändert das Berufsbild des Loadmasters. Es kommen immer mehr Aufgaben dazu, wie beispielsweise das integrierte Selbstschutzsystem (ISSYS).

Die Bedienung der Rettungswinde ist komplexer geworden, seit sie vom Super Puma und vom Cougar aus eingesetzt wird. Was sich auch verändert hat, ist der internationale Einsatz – in Bosnien, Kosovo, oder nach dem Tsunami auf Sumatra. Es ist hohe Flexibilität und sehr viel Know-how gefragt. Jeder Loadmaster hat eine technische Grundausbildung, aber mit dem grossen Einsatzspektrum im Lufttransport wie SAR, Katastropheneinsätzen, Lastenflug, Rettungsflugassistent, oder wie schon erwähnt ISSYS kommt noch sehr viel dazu.

Der Loadmaster ist die «rechte Hand» der Piloten, vor allem, weil die

Sicht aus dem Cockpit eingeschränkt ist. Der Loadmaster trägt eine hohe Verantwortung, weil bei einem Flug jeweils nur ein Loadmaster dabei ist. Die Ausbildung zum Berufs-Loadmaster dauert vier bis sechs Jahre. Das bezieht sich aber nur auf die Berufs-Loadmaster. Diese müssen – im Gegensatz zu den Miliz-Loadmastern – den gesamten Aufgabenbereich des Loadmaster beherrschen.

Miliz-Loadmaster werden entweder bei Lastenflügen, Passagiertransporten, bei Rettungseinsätzen oder bei der Wartung eingesetzt, jedoch nicht in sämtlichen Bereichen. Sicherheit steht im gesamten Flugbetrieb immer an erster Stelle. Die Loadmaster arbeiten stets nach Checkliste. Die grösste Gefahr sind Routinefehler, die einem Loadmaster unterlaufen können. Glücklicherweise gab es dies in den letzten Jahren nie. *mc.*