



Unfallverhütung
durch Schaffung einer

Heli- Flughelfer- Schule

Helfer bei Lastenflügen mit Helikoptern sollen besser ausgebildet werden. Zu diesem Schluss kommt die Flugunfall-Untersuchungskommission des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) nach verschiedenen Zwischenfällen und namentlich nach einem tödlich verlaufenen Unfall während eines Lastentransports im Kanton Wallis.

Den Stein ins Rollen für die Bemühungen um eine verbesserte Ausbildung des Bodenpersonals in der Schweizer Helikopterfliegerei brachten mehrere Zwischenfälle bei Unterlastflügen mit Helikoptern. So zum Beispiel der tödlich verlaufene Unfall bei der Air Zermatt am 12. April 1984: Eine 400 Kilogramm schwere Kiste fiel beim Anhängen an die Lastklinke des Helikopters von einem Lastwagen und begrub einen Flughelfer unter sich.

«Hau-Ruck»-Ausbildung

Schlussfolgerung der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission im Bundesamt für Zivilluftfahrt: Die Ausbil-

dung der Flughelfer müsse verbessert werden, eventuell mit einer privaten oder amtlichen Brevetierung. So weit, so gut: Doch wie steht und stand es bis anhin mit der Ausbildung des Helfers am Boden? Es existiert nach wie vor keine eigentliche Schulung darüber, wie beispielsweise eine Last für den Lufttransport aufzubereiten ist. Auch fehlen in den meisten Fällen Kenntnisse über die technischen Zusammenhänge des Fluggeräts und dessen Grenzbereiche. Die «Hau-Ruck»-Ausbildungsmethode ist in dieser Sparte des Helikoptergeschäfts noch immer hoch im Kurs. Mit anderen Worten: Die Ausbildung erschöpft sich aus Zeit- und Kostengründen nur auf eine Einweisung, bei der gravierende Lücken bleiben. Gelernt wird dann am «fliegenden Objekt». Ein vom BAZL vorgeschriebenes Ausbildungsprogramm würde nach Ansicht von Experten diese gefährliche Lernphase wesentlich verkürzen.

Konrad Heinz, geschäftsführender Direktor des Heliswiss/Air-Grischa-Konsortiums, gibt zu, dass solche «Hau-Ruck»-Methoden in der Schweizer Helifliegerei Realität sind. «In unseren Firmen finden für angehende Flughelfer Grundschulungen statt», sagt Heinz zum Problem der Ausbildung.

◀ Montagen von Skiliftmasten erfordern Präzisionsarbeit von Pilot und Flughelfer.

Le montage de mâts de télésiégi requiert de la précision de la part du pilote et de son aide.

Nur das Beste vom Besten

Anders bei der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega). Wenn's um den Bereich «Flughelfer» geht, will man da nur das Beste vom Besten. Und die Rega lässt sich dieses elitäre Gebaren auch was kosten. Eine Woche lang bilden Helvetiens Rettungsflyer ihren Nachwuchs im Rahmen eines Grundkurses im Zivilschutzzentrum von Sempach aus. 70 Prozent des Lehrstoffs fällt auf den notfallmedizinischen Bereich, da die Rega zu 80 Prozent ausschliesslich Ambulanztransporte fliegt. Der Rest der Kursmaterie sind verfahrenstechnische Zusammenhänge wie Helikoptertechnik usw. Eine spezifische Schulung für Unterlasttransporte hingegen fehlt auch im Rega-Flughelferkurs. Die Empfehlung des BAZL dürfte aber nach Ansicht von Rega-Informationsschef Dieter Ryffel auch auf das ordentliche Ausbildungsprogramm der Rega seine Auswirkungen haben.

Seriöse Schulung ist enorm wichtig

Der Mann am Boden habe eine «enorm wichtige Aufgabe», sagt der Zizerser Helikopterpilot Gerald Heidemann zu diesem Problemkreis. Aus diesem Grund stuft Heidemann wie sein Berufskollege und Rega-Basisleiter Hans Luggauer die seriöse Schulung des Bodenpersonals als enorm wichtig ein. Lasten richtig, nach aerodynamischen Gesichtspunkten aufbereiten und anhängen, die Kontrolle des Gefahrenbereichs (Haupt- und Heckrotor) sowie effiziente Einweisungskommandos via Funk zählen zu den Hauptaufgaben des Bodenpersonals. «Je routinierter und zuverlässiger ein Flughelfer ist, desto mehr kann sich der Pilot auf seine primäre Aufgabe, das Beherrschen der Maschine, konzentrieren und desto sicherer wird der ganze Ablauf.» Der Flughelfer müsse sich beim Aufnehmen und Absetzen der Last in die Rolle des Piloten versetzen können, ist Heidemann der Auffassung. «Nur so kann er vom Boden aus jene Informationen weitergeben, die der Pilot auch wirklich braucht.» Nach Ansicht des Zizerser Piloten gehört zudem die richtige Handhabung des Funkgeräts zum Rüstzeug eines Flughelfers. Heute lasse die Funkdisziplin trotz verbesserter Kommunikationstechniken besonders bei Transportflügen oft zu wünschlichen übrig, bemängelt Heidemann. «Ungenau oder gar unnötige Einweisungskommandos sind an der Tagesordnung.»

Dario Morandi