

Christian Willuhn

Rotoren unter dem „Dreigestirn“



Helikopter im Einsatz beim
88. Internationalen Lauberhorn-Skiennen 2018

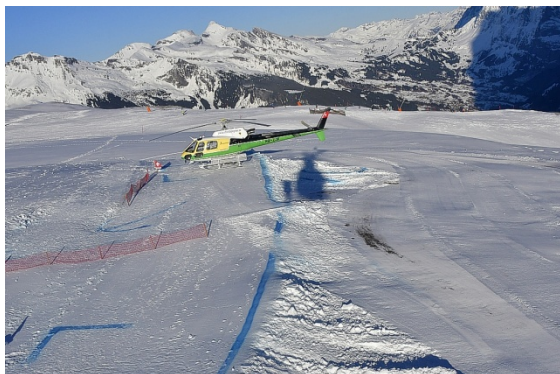
Das Lauberhorn, ein 2472 Meter hoher Gipfel. Im Angesicht des berühmten „Dreigestirns“ Eiger, Mönch und Jungfrau liegt es im Berner Oberland. Obwohl nur mit der Bahn oder dem Helikopter erreichbar, strömen alljährlich am zweiten Januar-Wochenende zehntausende Alpinski-Fans zum weltbekannten Lauberhornrennen. Die Lauberhorn-Abfahrt ist mit über vier Kilometern die längste Weltcup-Abfahrt der Welt.

In nur zweieinhalb Minuten donnern die schnellsten Skirennfahrer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 110 km/h die Lauberhornabfahrt hinunter. Der Franzose Johan Clarey hält bei der Lauberhornabfahrt den Geschwindigkeits-Rekord. Am 19. Januar 2013 rast er mit 161,9 Stunden-Kilometern durch den Haneggsschuss. Gewonnen hat er das Rennen trotz des hohen Tempos nicht. Sieger wurde der Italiener Christof Innerhofer. Clarey hingegen belegte „nur“ den fünften Rang.

Das Lauberhorn liegt zwischen dem Tal von Grindelwald im Osten und dem Lauterbrunnental im Westen bei Wengen. Es ist Teil eines Bergrückens, der beim westlichen Ausläufer des Eigers beginnt und sich von dort über die Kleine Scheidegg nach Nordwesten zum Lauberhorn und weiter nach Norden über den Tschuggen bis zum Männlichen hinzieht, wo es steil ins Tal der Schwarzen Lütschine abfällt. Ein südwestlicher Ausläufer des Lauberhorns ist die Lauberhornschulter auf 2317 Meter über Meer.

Grösster Helikopter-Landeplatz der Schweiz

Die Rennwoche am Lauberhorn ist auch Flugwoche. Dann werden an diesen Tagen die kleine Scheidegg, das Plateau am Männlichen und die Lauberhornschulter zu den grössten und in dieser Zeit meist beflogenen Landeplätzen der Schweiz.



Der Landeplatz auf der Lauberhornschulter

An den Tagen der Rennen fliegen die Helikopter der Swiss Helicopter von der Basis in Gsteigwiler (ehemals BOHAG) und die Air Glaciers vom Heliport in Lauterbrunnen aus viele Gäste, Zuschauer und Funktionäre zur Rennstrecke am Berg und auch wieder zurück ins Tal.



Anflug auf die
Basis der Air
Glaciers in
Lauterbrunnen

Präzision, Flexibilität und Geschwindigkeit

Am Heliport der Air Glaciers sorgen zahlreiche Flughelfer für einen reibungslosen Ablauf und einen in allen Belangen sicheren Flugbetrieb. Unabhängig davon, ob es sich um den Transport von Personen oder den Transport von Material handelt.

Für die Piloten und Flughelfer beginnt der Einsatz für die Lauberhornrennen weitaus früher. Schon im Herbst wird mit dem Bereitstellen und dem Aufbau der Infrastruktur und dem Einrichten der legendären Abfahrtstrecke am Lauberhorn begonnen. Und um diesen engen Zeitplan einhalten zu können, braucht es Luftunterstützung im grossen Umfang.



Betankung der AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZHY für die weiteren Einsätze

700 Tonnen auf dem Luftweg

Von den insgesamt 2000 Tonnen Material, die für den Mega-Skivevent notwendig sind, finden rund 700 Tonnen ihren Weg auf den Berg und wieder zurück ins Tal über den Luftweg.



Aufnehmen des Aussenlastseiles für einen der zahlreichen Materialtransporte

Für die Air Glaciers bedeutet dies Hochbetrieb in einer ansonsten ruhigen Zeit mit Arbeits- und Touristenflügen.

Grosser Ansturm am Samstag

Parallel zu den Materialflügen liefern auf der Basis der Air Glaciers in Lauterbrunnen die Vorbereitungen für die Personentransporte, die ihre Spitze am Samstag zum Abfahrtsrennen erreichte. Dann werden im Schnitt rund 700 Passagiere, unter anderem von Unterseen und Lauterbrunnen aus, zum Rennen geflogen. Für Kurzentschlossene stand ein Kassenhäuschen am Heliport in Lauterbrunnen bereit. Ein einfacher Flug auf die Lauberhornschulter wird hier für 150 CHF und der Hin- und Rückflug für 250 CHF angeboten.



Der Bell 407 GX
HB-ZNW der
Alpinlift
Helikopter AG
beim Start vom
Heliport in
Lauterbrunnen.

Zusätzliche Helikopter von anderen Basen und Partnerfirmen, wie z.B. der Air Zermatt, kamen auch zum Einsatz um die Vielzahl an Rotationen abdecken zu können.



Start auf der Lauberhornschulter – Der EC 130 T-2 HB-ZAZ der Air Zermatt

Ca. 20 zusätzliche (Flug)Helfer sorgten dafür, dass die Passagiere problemlos zu ihren Plätzen kamen. Damit die Weltcupfahrer aber überhaupt eine optimale Piste und die Zuschauer die ganze komfortable Infrastruktur vorfinden, ist die Schlüsselstelle vor den Rennen in diesen Tagen am Heliport der Air-Glacier als Dreh- und Angelpunkt der Logistik.



Hochbetrieb am Aussenlandeplatz „Lauberhornschulter“



Start im Schatten der Eigernordwand zum nächsten Transfer



Frühmorgendliches Erwachen an der „Schulter“ mit ersten Anflügen

„Guggiföhn“ und Sonnenschein

Zu Beginn der Rennwoche wehte der „Guggiföhn“ durch und über das Berner Oberland und sorgte mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h für Schäden, die auch die Rennstrecke und die Infrastruktur am Berg und im Tal betrafen. Mit tatkräftiger Unterstützung durch das Militär, den Zivilschutz und durch zahlreiche weitere Helfer konnten diese Schäden jedoch rechtzeitig zum Start des ersten Rennens der Kombination am Freitag beseitigt bzw. behoben werden. Belohnt wurden all die Mühen der Organisatoren dann am Samstag mit einem, nicht nur wettertechnisch, wunderschönen Renntag in der Königsdisziplin des alpinen Skisports.



Start der AS 350 B-3 Ecureuil HB-XQJ im ersten „Berglicht“



Bei strahlend blauen Himmel setzten sich die Vielzahl an Helikopter in der schneebedeckten Kulisse von Eiger, Monch und Jungfrau hervorragend in Szene.



Im Anflug auf die Lauberhornschulter



Mit Beginn der Vorführung der Patrouille Swiss und bis zum Ende des Rennens ruhte der Flugbetrieb.

Rettung aus der Luft sichergestellt

Zusätzlich mussten zwei Maschinen der Air-Glaciers für den Rettungsdienst auf der Piste zur Verfügung stehen, und eine weitere für den «normalen» Pikettendienst.



Der AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZNA hatte die Funktion der „Pikettmaschine“. Der zur Flotte der Air Glaciers gehörende Hubschrauber ist mit dem „Maximum Pilot View Kit“ von Swiss Rotor Solutions (SRS) ausgestattet, mit dem die Sicht des Piloten im Aussenlasteinsatz markant verbessert wird.

Aufgrund der hervorragenden Pisten- und Wetterverhältnisse zog es an diesem Tag auch viele Freizeit-Skifahrer auf die Pisten rund um das Lauberhorn.



Der RTH „Air Glaciers 08“ der Basis in Lauterbrunnen musste zur Versorgung von verletzten Freizeit-Skifahrern am Lauberhorn ausrücken.



Der AW A-109 SP GrandNew (DaVinci) HB-ZRQ „Rega 10“ bei der Landung im abgesperrten Pistenbereich.



Gut zu erkennen im Hintergrund ist der Betrieb auf der Skipiste

Dies bedeutete den mehrfachen Einsatz der Rettungshubschrauber „Air Glaciers 08“ mit Basis am Heliport in Lauterbrunnen und „Rega 10“ vom Rega-Standort in Wilderswil bei Interlaken.



Start von „Rega 10“ an der Einsatzstelle am Lauberhorn

Über allem kreist die Helikopter-Kamera

Seit dem Jahr 2009 liefert das Schweizer Fernsehen (SRF) neben den Bildern von insgesamt 24 entlang der Rennstrecke installierten Kameras, zur besseren Orientierung der Fernsehzuschauer auch spektakuläre Luftbilder vom Rennen und dem gesamten Tal.



Der MD-520N HB-XYP im Einsatz als Kamera-Hubschrauber am Lauberhornrennen für das Schweizer Fernsehen (SRF).

Eingesetzt wird hierfür eine Hochleistungskamera vom Typ „Cineflex“, die an einer MD-520N der Firma Fuchs Helikopter aus Schindellegi angebracht war. Mit einem Gewicht von rund 80 Kilogramm und einem 42-fachen Zoom ermöglicht die in eine Gyroskop-Stabilisierung eingebettete Kamera wackelfreie Aufnahmen bei einer Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h. Kein Kamerasystem ist für derartige Luftaufnahmen besser geeignet als die Cineflex, die ursprünglich eine Erfindung des US-Geheimdienstes CIA für Spionagezwecke war, und die aber längst im zivilen Einsatz ist.



Mit dem 42-fachen Zoom kann die „Cineflex“ Details in der Ferne heranholen, die für das menschliche Auge sonst längst nicht mehr zu erkennen sind.

Die Überlegung, eine Filmkamera mit einem Gyroskop, also einem drehenden Kreisell, zu stabilisieren, ist nicht neu. Der deutsche Kameramann Jost Vacano benutzte das Prinzip z.B. mit einem selbst gebauten Gerät für den Film „Das Boot“, um die Kamera-Fahrten längs durch das U-Boot entsprechend dramatisch und wackelfrei machen zu können.

Patrouille Suisse und begeisterte Zuschauer

Vor dem Start des Abfahrtsrennens der Herren am Samstag fliegt die Patrouille Suisse traditionell über die Rennstrecke und zeigt ihr Können in der Kulisse des „Dreigestirn“. Zu Beginn des Programms wird die Patrouille Suisse von einem Passagier-Flugzeug der Swiss begleitet. Die Swiss ist einer der Haupt-Sponsoren und offizieller Partner der Lauberhornrennen und präsentiert dabei ihr jeweils neuestes Flugzeug.



Die sechs Tiger F-5E der Patrouille Suisse und die Bombardier CS-300 HB-JCA der Swiss im gemeinsamen Formationsflug.

In diesem Jahr zeigte die Swiss am Lauberhorn die erste, im Sommer 2017 in Betrieb genommene, CS-300 von Bombardier, die den ausgemusterten Avro RJ100 „Jumbolino“ ersetzt.



Die Sonderlackierung der ersten CS-300 der Swiss stammt von dem Westschweizer Künstler Mathias Forbach (alias Fichtre).



Eröffnungsfformation der Patrouille Suisse



Die Patrouille Suisse zeigte Kunstflug in höchster Präzision

Schweizer Sieg

Sechs Jahre nach seinem ersten Sieg gewann der Schweizer Beat Feuz die längste Abfahrt der Welt zum zweiten Mal und begeisterte damit nicht nur die 35.000 Zuschauer an der Rennstrecke. Beat Feuz ist auch erst der sechste Ski-Rennläufer, der die legendäre Lauberhornabfahrt zweimal gewinnen konnte.



Der 31-jährige Abfahrts-Weltmeister Beat Feuz bei seiner Fahrt zum Sieg

Law and Order am Lauberhorn

Ab dem frühen Samstagvormittag befanden sich Mitarbeiter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL/FOCA) im Bereich der Heli-Landezonen auf der Lauberhornschulter. Sie beobachteten eingehend den laufenden Flugbetrieb und nahmen ihre Aufsichtspflicht über die Einhaltung der Flug- und Sicherheitsbestimmungen entsprechend der erteilten Bewilligung wahr.



Beobachteten den Flugbetrieb - Mitarbeiter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt



Auch die Dokumentation gehörte zu den Aufgaben der Behördenvertreter

Auch wurde auf die Einhaltung der entsprechenden Flugbetriebszeiten geachtet und die flugfreie Phase während des Abfahrtsrennens zur umfangreichen Kontrolle der auf der Lauberhornschulter geparkten Helikopter und deren Besatzungen genutzt.

Zukunft der Lauberhornrennen offen

Durch die bevorstehende Volks-Abstimmung über die Beibehaltung der obligatorischen Rundfunk- und Fernsehgebühren (Billag) ist der Fortbestand der nationalen Schweizer Rundfunk- und Fernsehanstalt (SRG/SRF) und somit auch der Lauberhornrennen in ihrer jetzigen Form offen. Die gebührenfinanzierte SRG ist einziger und dadurch hauptverantwortlicher Überträger aller TV-Bilder und ohne ihr Engagement wäre die sehr aufwendige und unrentable Produktion nicht möglich. Die SRG hat als „Host Broadcaster“ das nötige Equipment vor Ort, um das Weltsignal zu produzieren, welches alle TV-Stationen als Basis für ihre eigenen Live-Übertragungen verwenden. Die SRG leitet das fertige Signal an die Europäische Rundfunkunion EBU weiter, welche es anschliessend den internationalen Sendern zu Verfügung stellt. Die Abnehmer erhalten so die Live-Bilder der Lauberhornrennen und müssen das Geschehen lediglich noch für ihr eigenes Zielpublikum kommentieren.

Im Falle einer Annahme der „No-Billag“ Initiative hätten die Organisatoren der Lauberhornrennen keinen gleichwertigen Partner mehr und für einen privaten Sender sieht man kaum eine Chance, da nur ein geringer Teil der anfallenden Produktionskosten über die Werbung refinanziert werden kann.

Eine abgespeckte Übertragung durch Private oder eine finanziell eingeschränkte SRG hätten drastische Auswirkungen auf das Rennen. Insbesondere die Einstellungen in Superzeitlupe liefern fantastische Bilder und gleichzeitig den Sponsoren eine hohe Sichtbarkeit. Wenn die Qualität der Übertragung nicht mehr stimmt, sinkt der Werbewert und je billiger und einfacher die Produktion durch einen privaten Sender wäre, desto geringer wäre der Werbewert für die Sponsoren.

Da aber die Sponsoren 90 Prozent der Kosten dieser Weltcuprennen tragen, lautet das Fazit über die Zukunft in Abhängigkeit vom Abstimmungsergebnis eher düster - ohne die SRG keine Sponsoren, ohne Sponsoren keine Lauberhornrennen.

Und davon wäre unmittelbar auch der Tourismus betroffen, denn der Anlass generiert dank der Übertragung der Live-Bilder durch die SRG einen direkten Mehrwert in der Region unter dem „Dreigestirn“...

Liste der Hubschrauber/Flugzeuge

Air Glaciers:

AS 350 B-3 Ecureuil
HB-XQJ*
HB-ZHY*
HB-ZNA*
HB-ZNJ*
HB-ZTU
HB-ZUT
EC 135 T-1 HB-ZRK RTH „Air Glaciers 08**

Air Zermatt:

EC 130 T-2 HB-ZAZ*
AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZCX
AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZKF

Swiss Helicopter:

EC 120 B Colibri HB-ZFM
EC 120 B Colibri HB-ZLR
AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZJP*

Alpinlift Helikopter AG:

Bell 407 GX HB-ZNW*

Mountainflyers 80 Ltd:

AS 350 B-2 Ecureuil HB-ZNY
AS 350 B-3 Ecureuil HB-ZNL

Schweizer Rettungsflugwacht Rega:

AW A-109 SP GrandNew (DaVinci) HB-ZRQ „REGA 10**

Fuchs Helikopter (Kamera-Hubschrauber SRF):

MD-520N HB-XYP*

Patrouille Suisse (SAF):

6x F5-E Tiger*

Swiss:

Bombardier CS-300 HB-JCA*

*Mit Bild im Bericht

Bericht © Christian Willuhn

Bilder © www.helipictures.ch

Hinweis zum Copyright

Das Copyright für veröffentlichte, auch vom Autor nicht selbst erstellte Objekte, Texte, Bild-, Film- und Tondokumente bleibt allein beim Autor. Die Vervielfältigung und/oder Verwendung von Text, Textpassagen, Bild-, Film- und Tondokumenten, auch nur auszugsweise, in Publikationen aller Arten (elektronisch, gedruckt usw.) ist ohne ausdrückliche und schriftliche Zustimmung des Autor nicht gestattet und bleibt dem Autor vorbehalten.

Links

www.air-glaciers.ch
www.air-zermatt.ch
www.alpinlift.ch
www.mountainflyers.ch
www.swisshelicopter.ch
www.rega.ch

www.lauberhorn.ch