

IKAR Tagung Zermatt 2001

Autoren: Marc Melzer, Christian Willuhn, Urs Keller

Vom 9. – 11. Mai fand in Zermatt eine Luftrettungstagung der IKAR (Internationale Kommission für Alpines Rettungswesen) statt. An dem Treffen nahmen Piloten, Luft- und Bergretter aus der Schweiz, Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich, Osteuropa sowie Skandinavien und Nordamerika teil.

Die IKAR ist eine Arbeitsgemeinschaft von Verbänden und Organisationen, die in der Bergrettung tätig ist oder diese mit ihren Fachkenntnissen unterstützt. Der IKAR gehören 21 ordentliche und 8 ausserordentliche Mitglieder aus 18 Ländern Europas und Übersee an und besteht aus den vier Fachkommissionen (in Klammern die derzeit amtierenden Kommissionsvorsitzenden)

- Alpine Notfallmedizin (Dr. Urs Wiget)
- Lawinendienst (Francois Sivardière)
- Bodenrettung (Bruno Jelk)
- Luftrettung (Gilbert Habringer)

Präsident der IKAR ist Toni Grab.

Jede Kommission trifft sich auf Einladung des jeweiligen Vorsitzenden zu Arbeitstagen.

Arbeitstagung der Luftrettungskommission

Organisiert wurde die Veranstaltung von der KWRO (Kantonale Walliser Rettungs-Organisation) durch Gerold Biner, Pilot der Air Zermatt AG, und Patrick Fauchère, Pilot der Air Glaciers SA. Vorbildlich unterstützt wurden sie hierbei von dem Tourismusverband Zermatt und den einheimischen Bergrettern und Bergführern, die auch wesentlich zu diesem gelungenen Treffen beigetragen haben.

Ziel dieser Veranstaltung war es, den Piloten und Luftrettern einmal die Situation und den Ablauf im Alpinen Gelände aus der Sicht der am Boden tätigen Bergretter aufzuzeigen. Zu diesem Zweck haben hier die Bergretter und Bergführer unter der Federführung von Rettungschef Bruno Jelk und seinem Stellvertreter Kurt Lauber für die Teilnehmer eine eindrucksvolle Klettertour durch Gornerschlucht vorbereitet. In der Gornerschlucht befindet sich ein Kletterparcour, der direkt durch die Schlucht führt. Für den Transport der Teilnehmer zum Einstieg der Gornerschlucht wurden von der Air Zermatt AG ein Ecureuil AS 350 B2, von Air Glaciers SA eine Alouette III und der REGA ein August A 109 K2 zur Verfügung gestellt.

Es galt hier für alle Teilnehmer, die teils sehr engen und steilen Passagen der Gornerschlucht unter Leitung und Mithilfe der erfahrenen einheimischen Bergführer zu meistern. Teil der IKAR-Arbeitstagung war eine Kletterwanderung durch die Gornerschlucht, welche am südlichen Ortsausgang von Zermatt liegt. Dieser Programmteil dürfte mit Sicherheit für einige Teilnehmer eine neue Erfahrung gewesen sein und zugegebenermassen, den einen oder anderen auch etwas Überwindung und Mut gekostet haben!

Aufgrund der grossen Teilnehmerzahl und der zur Verfügung stehenden knappen Zeit, konnte nur der untere Teil der Schlucht begangen werden.

Ausgerüstet mit Helm, Klettergurt und Schlinge starteten die Teilnehmer mit den am vorhergehenden Briefing zugeteilten 'Tourguides' Richtung Einstiegspunkt, welcher nach einem zirka fünfminütigen Fussmarsch von Blatten Richtung Furri erreicht war.

Vor Ort wurde allen Teilnehmern durch den leitenden 'Tourguide' erklärt, wie sich während der ganzen Kletterwanderung jeder Teilnehmer zu jedem Zeitpunkt an den entsprechenden Fixseilen zu sichern hatte.

Gespannt auf das bevorstehende 'Adventure' erfolgte der Einstieg in die Schlucht. Bereits nach den ersten Metern tauchte hinter den Felsen eine schmale Brücke auf, welche lediglich an dünnen Stahlseilen hängend, quer über die tosende 'Gornera' (Wildbach) gespannt ist. Auf den schmalen Holzbrettern der leicht schwingenden Brücke gehend, erkannte man an deren Ende bereits einen liegenden Baumstamm, welcher das Überqueren zu einem Felsvorsprung ermöglichte. Wer nach diesem Balanceakt nun der Ansicht war, der weitere Verlauf dieser Begehung könne etwas ruhiger angegangen werden, sah sich beim nächsten Felsvorsprung mit neuen Herausforderungen konfrontiert. An nassen und glitschigen Felsen, im Stein eingelassenen Metallprofilen und Stahlbolzen, wurde die Schlucht teilweise senkrecht hinunter und hinauf geklettert. Mit zunehmender Zeit spürte man, dass sich gegenüber der ersten Skepsis, bei einigen Teilnehmern auch eine gewisse Begeisterung und Faszination zeigte.

Im weiteren Verlauf musste die Schlucht am Seil gesichert, schwingend überquert werden. Wer es hier verpasste, das auf der anderen Seite liegende Seil richtig zu fassen und mit den Füssen den entsprechenden Stand am Fels zu bekommen, war letztendlich gar auf die Hilfe eines 'Tourguides' angewiesen.

Auf Felsbrocken kletternd erfolgte anschliessend ein kurzer Aufstieg zu einem Fixstahlseil, welches mit seiner Länge von 80 m die Verbindung zur anderen Seite der Schlucht herstellte. Fachmännisch gesichert wurden hier jeweils zwei Teilnehmer durch einen 'Tourguide' eingeklinkt und abgeseilt. Wieder festen Boden unter den Füssen gab es eine kurze Rast, um danach zwei senkrecht abfallende Felswände zu überwinden.

Der letzte Teil der Begehung erfolgte auf den Überresten des ehemaligen Holzstegs der Gornerschlucht, der 1887 erstellt und zu einem späteren Zeitpunkt durch ein Hochwasser stark beschädigt wurde.

Nach zirka eineinhalb Stunden, um eine Erfahrung und ein Erlebnis reicher, gratulierte der leitende 'Tourguide' den Teilnehmern beim Ausstieg aus der Gornerschlucht für die erfolgreiche Begehung.

Für einige war es die erste Bergtour dieser Art und die Beteiligten zeigten sich nach dem Erreichen des Landplatzes ein wenig erschöpft aber beeindruckt zum einen von der Naturschönheit, die diese einmalige Tour bietet, und zum anderen von der Vorstellung, welche Anstrengungen und Professionalität hier nötig sind, in diesem unzugänglichen Gelände eine terrestrische Rettung durchführen zu müssen.

Die REGA im Wallis

Mit dem Helikopter der REGA wurden verschiedene Rettungs- und Bergungsmethoden in der Gornerschluft gezeigt. Es ging dabei um die Bergung eines Patienten aus der Schlucht mit der Rettungswinde unter Zuhilfenahme des von der REGA verwendeten Rettungsnetzes, einer Kaperbergung über dem Gewässer der Schlucht und einer Evakuierung mehrerer Personen mittels Fixtaueinsatz. Erwähnenswert ist hier, dass ein Helikopter der REGA an einer Rettung im Wallis zum ersten Mal beteiligt gewesen ist, auch wenn diese nur simuliert war. Dadurch, dass sowohl Air Glaciers SA und Air Zermatt AG im Wallis die Luftrettung betreiben, als auch die REGA Mitglieder in der Luftrettungskommission der IKAR sind, wurde mit dieser Demonstration gezeigt, dass alle Organisationen auch im Hinblick auf die Diskussionen um die Luftrettung im Wallis in der Vergangenheit, in der Praxis gut zusammenarbeiten. Dies kann klar als ein Erfolg der Arbeit, nicht nur in der Luftrettungskommission, der IKAR gewertet werden, da sich hier der Vorteil der Vereinheitlichung von Prozeduren und Vorgehensweisen im Einsatz gezeigt hat. Bei der Abschlussbesprechung des praktischen Übungstages, waren sowohl die Vertreter der REGA, Chefpilot Heinz Leibundgut und Einsatzpilot Thomas Bärfuss wie auch die beteiligten Zermatter Bergretter Bruno Jelk (Rettungschef Zermatt) und Kurt Lauber (stellvertretender Rettungschef Zermatt) sowie die Initiatoren Gerold Biner und Patrick Fauchère mit dem Verlauf der ersten gemeinsamen Übung vollends zufrieden.

Vorstellung EC 130

Die Fa. Eurocopter nutzte diese Veranstaltung, um den neuen EC 130 einem breiten Fachpublikum vorzustellen.

Das neueste Mitglied in der Eurocopter-Familie wird in Marignane (Frankreich) gebaut und ergänzt das Angebot in der Ecureuil – Klasse. Der EC 130 wurde aus Komponenten des EC 120 (Front und Landegestell), des Ecureuil AS 350 B3 (Mittelteil, Triebwerk und Heck) und des EC 135 (Heckrotor Fenestron) entwickelt. Angetrieben wird der EC 130 von einer TURBOMECA ARRIEL 2B1 Turbine mit Fadec (Digitales Triebwerks Kontroll System), das auch von der B3 bekannt ist. Das maximale Abfluggewicht beträgt 2400 kg und die Höchstgeschwindigkeit 155 kn / 287 km/h. Eine Leistungssteigerung in der Geschwindigkeit und der Steigleistung auf der einen Seite sowie eine wesentliche Verminderung der Lärmemission auf der anderen Seite konnte durch die neu entwickelten Rotorblätter und dem gelenklosen Rotorkopf, System Starflex 3 Blatt Hauptrotor, und den Fenestron erreicht werden. Hierzu muss noch gesagt werden, dass der EC 130 die Strenge sog. Grand Canyon Norm der ICAO im Bezug auf die Lärmemission, um 0,7 dB unterschreitet. Die maximale Steigrate beträgt 11,6 m/sec und die Dienstgipfelhöhe 5875 m / 19 275 ft nach ISA (International Standard Atmosphäre). Der Tankinhalt beträgt 540 l / 426 kg und der Verbrauch liegt bei 155 l/h. Auch Aussenlastflüge können mit dem EC 130 durchgeführt werden. Das Gewicht der Last kann bis zu 1160kg betragen. Hierdurch erhöht sich das maximale Abfluggewicht auf 2800 kg.

Da es eine grosse Nachfrage nach einem leistungsfähigen Hubschrauber unter drei Tonnen Gesamtgewicht, der vor allem auf den Passagiertransport mit bis zu 8 Personen (Sightseeing, VIP usw.) über mittlere Distanzen ausgelegt ist, gibt, reagierte Eurocopter beim EC 130 mit einer deutlich vergrösserten Kabine (3,7 m3) und einem damit auch erhöhten Sitzplatzangebot. Die Kabine der EC 130 wurde gegenüber dem EC 120 um 53 cm verbreitert, so das im Cockpit drei Sitzplätze vorhanden sind. Neu ist hier, dass das Cockpit auf der linken Seite angeordnet wurde. Der Pilot sitzt in der Regel auf dem linken Sitz, um eine vor allem für die Flugsicherheit relevante und gute Rundumsicht – zu der auch die sehr grosszügige Verglasung beiträgt – zu haben. Die hier vorgestellte Maschine verfügte über eine Doppellsteuerung, wobei sich der Platz für den zweiten Piloten in der Mitte befindet. Der rechte Platz ist ein Passagierplatz. Im Fond der Kabine befinden sich fünf weitere Sitzplätze, so dass insgesamt acht Sitzplätze inkl. Pilot verfügbar sind. Optisch erinnert die breite Frontansicht an die Alouette III. Die an der IKAR –Tagung teilnehmenden Piloten hatten im Anschluss an die Bergtour die Möglichkeit, mit Eurocopter-Testpilot Didier Delsalle den EC 130 ausführlich zu testen. Vor jedem Flug gab es ein eingehendes Briefing, bei dem die Piloten in die Technik und Funktionen der Maschine und ihrer Ausstattung eingewiesen wurden. Die Piloten zeigten sich zufrieden mit dem EC 130, von dem es auch eine EMS-Version geben soll, und resümierten: Schnell, sicher, leise und komfortabel.

Die übrigen Teilnehmer konnten sich im Rahmen eines Fluges um das, leider wolkenverhangene, Matterhorn ein Bild über die spezielle Topographie (vor allem über die zahlreich vorhandenen Gletscherspalten) im Einsatzgebiet der Zermatter Bergretter machen. Die Flüge wurden von der Air Zermatt AG und der Air Glaciers SA durchgeführt.

Abschluss der Tagung

Am dritten und letzten Tag der Veranstaltung wurden in der Kommission über verschiedene Vorkommnisse und Erfahrungen aus dem Einsatzgeschehen der Mitglieder und über weitere Massnahmen zur Verbesserung der Gebirgsluftrettung im Bezug auf Sicherheit und Vereinheitlichung der Abläufe gesprochen. Philippe Marx, Mitarbeiter der Fa. Eurocopter Frankreich, machte eine sehr gute Präsentation des EC 130 und des EC 145. Vor allem die Vorstellung des EC 145 als Nachfolger des BK 117 in der Luftrettung, stiess auf grosses Interesse bei den Teilnehmern. Zum Abschluss der Tagung dankte der Vorsitzende der Luftrettungskommission, Gilbert Habringer, allen Organisatoren und Teilnehmern, insbesondere der Air Zermatt AG und ihren engagierten Mitarbeitern als hervorragende Gastgeber, für ihren Einsatz und die gute Zusammenarbeit in der Kommission.

Die nächste Delegiertenversammlung der IKAR findet dieses Jahr in Makarska / Kroatien statt. Für alle die noch mehr wissen wollen über die Arbeit der IKAR und ihrer Kommissionen, können sich im Internet unter www.ikar-cisa.org informieren.
