



Newsticker

Archiv

RSS-Feed abonnieren

14. Januar 2015 / 10:22

12.01  
2015  
18:58

### 08.01.15: Servicearbeiten am Hörnli Grat ausgeführt

Am Hörnli Grat am Matterhorn wurden am Donnerstag, 8. Januar 2015 bei besten Verhältnissen Servicearbeiten an der Permafrost-Messstation von der ETH Zürich und der Uni Zürich durchgeführt. Im Bereich des Felssturzes von 2003 wurden die drahtlosen Sensoren zur Überwachung der Felsspalten ausgetauscht sowie Messdaten der seismischen Messgeräte ausgelesen. Das hierfür notwendige Personal und Material wurde mit der Bell 429 und mittels Winde am Morgen im Hörnli Grat abgesetzt und nach dem erfolgreichen Arbeitseinsatz dort auch wieder abgeholt. Somit sind alle Sensorsysteme bereit, die Felsbewegungen aufzuzeichnen, welche im Frühjahr regelmäßig mit dem Einsetzen der Schneeschmelze schneller werden.

Bildquelle: ETH Zürich, Jan Beutel



Air Zermatt App

Available now on the App Store

### Basis Zermatt



Bild 1 Bild 2 Bild 3 Bild 4

### Basis Raron



Bild 1 Bild 2 Bild 3 Bild 4

Partners:



VICTORINOX



09.01  
2015  
17:48

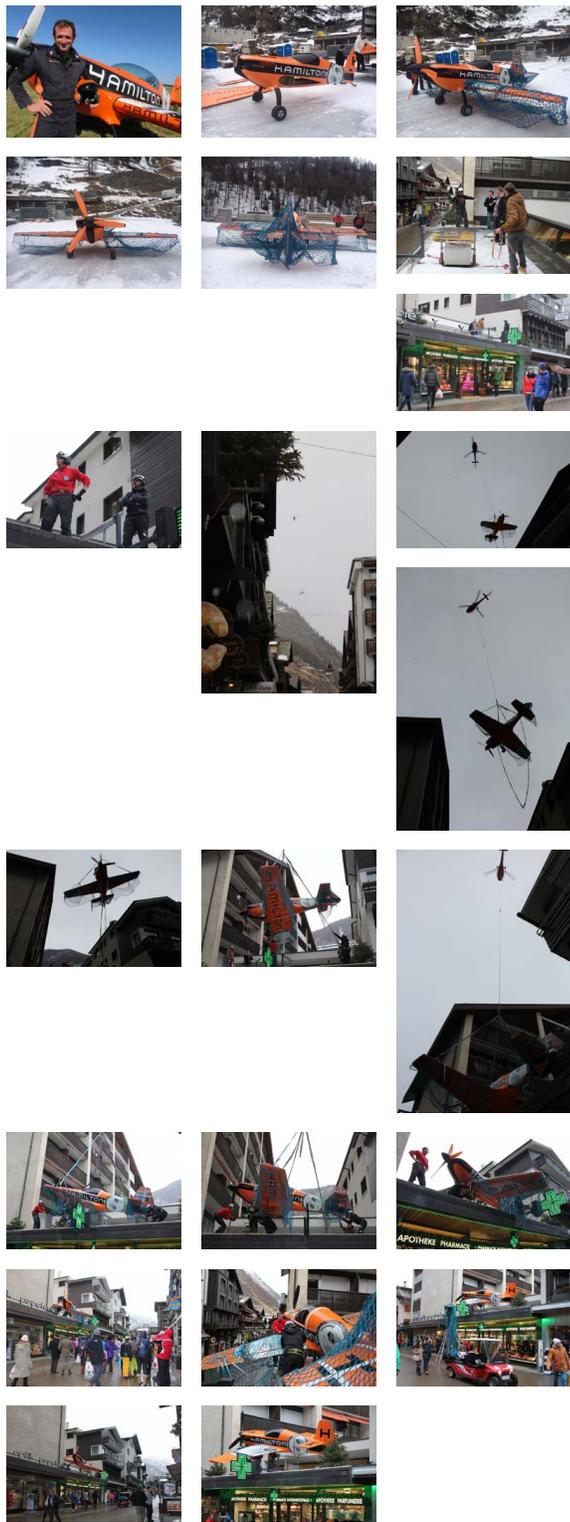
09.01.15: Flugzeug in der Bahnhofstrasse Zermatt gelandet.

Am Freitag wurde ein Mockup des Hamilton Flugzeuges, welches im Original von Nicolas Ivanoff (Foto) beim Red Bull Air Race World Championship geflogen wird, mittels Helikopter der Air Zermatt mitten im Dorf von Zermatt platziert.

Das Model, welches ca. 300 kg wiegt, musste vorgängig sehr aufwändig durch die Spezialisten von Hamilton und den Flughelfern der Air Zermatt flugtüchtig gemacht werden, damit der Transport ins Dorf sicher und ohne Risiko durchgeführt werden konnte.

Der Pilot musste mit einem rund 60 Meter langen Stahlkabel die heikle Last präzise zwischen den Häusern auf dem Vordach der Pharmacie Internationale platzieren, wo das Flugzeug nun für einige Wochen bewundert werden kann.

Bildquelle: Air Zermatt



Bayard  
SPORTS FASHION

BAYARD  
ZERMATT



SCARPA  
ASSEMBLY LUGGAGE & LONDRINO

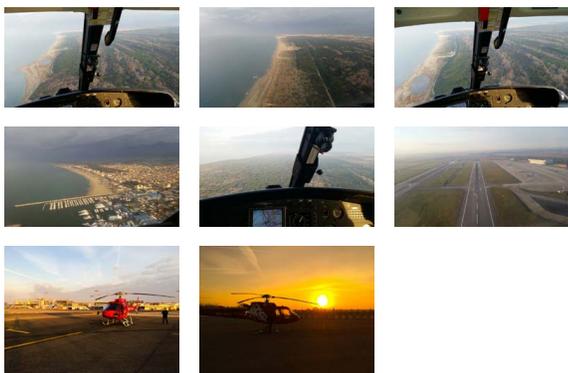
09.01  
2015

10:15

### 07.01.15: Helikopterflug nach Pisa (I)

Am vergangen Mittwoch den 07. Januar 2015 konnte die Air Zermatt für einen Kunden einen Flug von Zermatt nach Pisa (I) machen. Da der Flug erst am Nachmittag stattfand, mussten die beiden Piloten in Pisa übernachten. Von diesem Flug entstanden einige ungewohnte Fotos.

Bildquelle: Air Zermatt

08.01  
2015

8:33

### Vielen Dank Bruno Jelk!

Nach 34 Jahren im Amt als Zermatter Rettungschef ist Bruno Jelk zum Jahresende in seine verdiente Pension getreten. Während seiner Zeit als Bergretter hat Bruno gemeinsam mit der Air Zermatt eine Vielzahl Pioniertaten und Rettungseinsätze vollbracht und dabei etliche Leben gerettet.

Das Walliser Bote hat Bruno Jelk einen Bericht gewidmet.  
[http://www.airzermatt.ch/air\\_zermatt\\_2007/content/pdf/presseberichte/Pressebericht\\_Jelk.pdf](http://www.airzermatt.ch/air_zermatt_2007/content/pdf/presseberichte/Pressebericht_Jelk.pdf)

05.01  
2015

8:37

### Neue EU-Richtlinien seit Oktober 2014 in Kraft

Europäische Richtlinien schreiben in der Rettungsfliederei zweimotorige Helikopter vor - auch in der Schweiz. Der Einsatz von einmotorigen Maschinen ist in der Schweiz nur noch in Ausnahmesituationen erlaubt. Die Flotte der Air Zermatt ist bereit für die neuen Vorschriften.

Nach mehrjähriger Übergangsfrist hat die EU-Flugsicherheitsbehörde per Oktober 2014 neue Regeln in Kraft gesetzt, die auch für das Schweizer Rettungswesen gelten. Gemäss EU-Richtlinie dürfen grundsätzlich nur Helikopter mit zwei Antriebsmotoren für Rettungsflüge eingesetzt werden. Zugleich hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) jedoch eine Ausnahmeregelung festgesetzt, wonach Rettungsflüge in der Schweiz mit einmotorigen Helikoptern in bestimmten Situationen weiterhin möglich bleiben sollen. Hauptgrund dafür war, dass die europäischen Vorschriften für Helikopter nicht auf die topografische Situation der Alpenländer ausgerichtet waren.

Damit bekräftigt das BAZL, dass der Betrieb von einmotorigen Helikoptern in der Rettungsfliederei keine Sicherheitslücke darstellt.

#### Zweiter Motor keine erhöhte Sicherheitsgarantie

Ein Kompromiss, der bei der Air Zermatt mit Wohlwollen goutiert wird, da die Helikopterfliederei in extremen Höhenlagen besondere Herausforderungen stellt und nicht mit derjenigen im Flachland verglichen werden kann. Die Flugrettung mit mehrmotorigen Helikoptern bringt im Hochgebirge keine zusätzliche Sicherheit mit sich, da mit zunehmender Höhe die Triebwerke dermassen an Leistung verlieren, dass ein Schwebeflug mit nur einem Motor nicht mehr möglich ist.

Schwierige Rettungsflüge im Hochgebirge können bei Tage weiterhin mit

einmotorigen Maschinen durchgeführt werden wenn etwa der zweimotorige Helikopter schon unterwegs ist, aus technischen Gründen nicht zur Verfügung steht oder dieser aufgrund seiner Leistungsfähigkeit nicht eingesetzt werden kann. Einmotorige Helikopter sind leichter und können damit höher steigen. Auch bei sehr schlechten Witterungsverhältnissen sind einmotorige Helikopter in Gebirgsregionen meist von Vorteil.  
Bei Nachtrettungen müssen primär immer zweimotorige Helikopter eingesetzt werden. Auf einmotorige Helikopter kann nur zurückgegriffen werden, wenn in nützlicher Frist kein anderer zweimotoriger Helikopter zur Verfügung steht oder wiederum wenn dieser aufgrund seiner Leistungsfähigkeit nicht eingesetzt werden kann»

#### Beim BAZL interveniert

Das einmotorige Helikopter für Rettungsflüge nach europäischen Richtlinien verboten werden sollten, war im Vorfeld umstritten. Darum wurde auch die Air Zermatt beim BAZL vorstellig. Für die Luftrettung im Gebirge sind die Ausnahmeregelungen, die das BAZL nun ausgehandelt hat, wichtig, auch wenn diese vorerst nur für ein Jahr gelten sollen. Mit den notwendigen Bewilligungen können Rettungsflüge auf demselben Sicherheitsniveau weitergeführt werden, wie bisher auch.

Es ist wohl kaum im Interesse des Patienten und höchst unvernünftig, wenn neue Vorschriften dazu führen würden, dass Rettungen verhindert oder nicht mehr durchgeführt werden dürften. Der Einsatz eines modernen, mehrmotorigen Helikopters macht für Verlegungsflüge von Spital zu Spital, über dichtbesiedeltem Gebiet, absolut Sinn, da sich der Helikopter bei diesen Flügen nur kurz im kritischen Schwebeflug befindet und die Spitäler im Talboden und nicht im Hochgebirge sind.

#### Kostenintensive Zweimotorigkeit

Neben dem Sicherheitsaspekt standen für private Heliunternehmen, die ihre Leistungen ohne Subventionen vom Kanton erbringen, auch die zusätzlichen Kosten im Vordergrund, hätten diese ihre Helikopterflotten aufrüsten müssen. Zweimotorige Helikopter sind in Anschaffung und Betrieb mindestens zweimal so teuer.

#### Walliser Flugretter auf Kurs

Dennoch zeigen sich die beiden Walliser Luftretter Air Zermatt und Air-Glaciars mit jeweils zwei mehrmotorigen Maschinen bereit für die Einhaltung der neuen Vorschriften.

Das nationale Gesetz schreibt vor, dass pro Rettungsbasis ein zweimotoriger Helikopter zur Verfügung stehen muss, welcher über die notwendige, zertifizierte Ausrüstung verfügt. Die Air Zermatt, deren Flotte insgesamt neun Helikopter angehören, fliegt seit 2002 mit einem zweimotorigen Helikopter vom Typ Eurocopter EC135. Mit dem Bell 429 wurde der Maschinenpark vor zwei Jahren mit einem weiteren Helikopter mit zwei Turbinen ergänzt. Seit dessen Einsetzung im Rettungsdienst ab der Basis Zermatt im Herbst 2012 ist dieser Heli bereits mehr als 1000 Stunden geflogen.

Trotzdem ist die Sonderregelung in der Schweiz auch im Interesse der Patientinnen und Patienten. An Spitzentagen werden 3-4 Rettungshelikopter gleichzeitig benötigt. Die Firmenphilosophie der Air Zermatt „Rasche Hilfe an den Patienten bringen, mit all den verfügbaren Ressourcen“ kann somit, auch im Interesse der Patientinnen und Patienten, weiterhin umgesetzt werden.

Bild: Zweimotoriger Eurocopter EC 135

