

# Zermatter Retter in neuen Höhen

*Air-Zermatt-Crew holte drei Spanier vom Annapurna – So hoch (6950m) fand noch nie eine Heli-Rettung statt*

**Zermatt/Lukla.** – Im Reich der Achttausender erfährt die Bergrettung durch Helikopter derzeit eine neue Dimension. Wissen und Können liefern die erfahrenen Crews der Air Zermatt und der Rettungsstation Zermatt.

Die international anerkannten Rettungsflyer aus Zermatt geben ihre Erfahrung im Rahmen eines Ausbildungsprojektes seit April an die nepalesischen Piloten der Fishtail Air weiter.

Bereits nach wenigen Tagen gelang der ersten Zweierequipe vor Ort ein spektakulärer Rettungserfolg. Pilot Dani Aufdenblatten und Rettungsspezialist Richi Lehner holten mit der Longline drei erschöpfte spanische Alpinisten aus Lager IV in der Nordwand des Annapurna. In dieser Höhenlage (6950m) fand noch nie eine Heli-Rettung statt (siehe Interview).

Die Spanier litten auf dem Abstieg vom Gipfel an Höhenkrankheit und Erfrierungen und sahen den unerwartet auftauchenden Helikopter als Erlösung. Aus Angst nicht ausfliegen liess sich ein Sherpa. Er fand zu Fuss den Weg zurück ins Basislager. Einen ersten spanischen Alpinisten hatten die Kräfte bereits auf 7500m verlassen. Er schaffte den Weg zurück ins Lager IV nicht und konnte nicht mehr gerettet werden.

Kurz zuvor gelang derselben Equipe am Manaslu die Rettung von vier entkräfteten Koreanern und drei Sherpas aus 6200m Höhe. Sie hatten teils Erfrierungen zweiten Grades und wurden aus dem Lager II ausgeflogen, nachdem die Sherpas dort eine Landeterrasse freigeschaufelt hatten. Angesichts der extremen Höhe und der dadurch verminderten Leistungsfähigkeit der Maschinen waren dafür vier Rota-

tionen notwendig. Im April und Mai herrscht im Himalaja Hochbetrieb, bevor der einsetzende Monsun den Bergsteigern alle Gipfelambitionen zunichtemacht. Die Fishtail Air hat folglich derzeit für Personen- und Materialflüge alle Hände voll zu tun. In der klassischen Rettungsfliegerei nach hiesigen Standards haben die heimischen Piloten jedoch keine Erfahrung.

Weil vor einem Jahr ein bekannter slowenischer Bergsteiger im Himalaja aus einer Notlage gerettet werden sollte, den Nepalesen jedoch dafür Wissen und Material fehlte, wurde überstürzt eine Zermatter Crew um Unterstützung gebeten. Die Hilfe kam jedoch zu spät.

Daraus entstand das Bedürfnis nach einer vertieften Zusammenarbeit von Air Zermatt und Fishtail Air. Vereinbart wurde laut Air-Zermatt-Direktor Bernard Vogel ein dreistufiges Modell. «Wir luden im März eine Equipe der Fishtail Air zu uns ein und zeigten ihnen unsere Organisations- und Arbeitsweise sowie die Zusammenarbeit mit den Rettungsstationen.» Mit drei Zweierteams, die in der dortigen «Hochsaison» nun je 14 Tage auf den Flugbasen in Kathmandu und Lukla den heimischen Kollegen mit Rat und Tat zur Seite stehen, läuft derzeit Phase 2. Im Sommer werden nepalesische Piloten ihre Flugerfahrungen im Oberwallis machen können.

Die Air Zermatt sieht in diesem Projekt eine sinnvolle Geste an Kollegen, die unter schwierigen Voraussetzungen die Rettungsfliegerei erst noch aufzubauen haben. Doch man profitiere selber auch. «Unsere Crews können im Himalaja ihr Spektrum an Erfahrungen erweitern», sagt Direktor Vogel. «Letztlich kommt das der Sicherheit unserer Kunden und Passagiere zugute.» **tr**



*Solche Bilder bekam man bisher kaum je zu sehen. Lager I am Mount Everest oberhalb des gefürchteten Kumbu-Eisfalls auf zirka 6100m.*  
Fotos Air Zermatt



*Manche kriegen nie genug. Dieser spanische Alpinist verlor schon bei einem früheren Himalaja-Abenteuer seine Zehen.*



*Dieser erschöpfte koreanische Alpinist wurde mit Erfrierungen am Gesicht vom Lager II am Manaslu (6200m) ausgeflogen.*

## «Wir haben das Mögliche versucht»

*Dani Aufdenblatten über seine Erfahrungen als Rettungspilot im Himalaja*

**WB: Herr Aufdenblatten, was haben Sie als Rettungsflyer bei der Air Zermatt bei Ihrem Aufenthalt im Himalaja gelernt?**

**Dani Aufdenblatten, Pilot Air Zermatt:** «Wo wir aufhören, also auf rund 4600m Höhe, beginnt es dort erst. Was die Tiefe der Täler und die Höhe der Gipfel betrifft, ergibt das eine ganz andere Dimension und damit völlig neue Erfahrungen.»

**Aber das Fliegen bleibt grundsätzlich gleich?**

«Ja und nein. Die thermischen Winde haben eine ungeheure Kraft. Da können einem auch mal Steine entgegenfliegen. Während unserer Anwesenheit hatten wir ein tägliches Flugfenster von zirka sechs Uhr bis zehn Uhr. Danach kamen jeweils starke Winde und mächtige Quellschwärme auf.»

**Wie hoch konnten Sie fliegen?**

«Dem Helikopter sind physikalische Grenzen gesetzt. Die Luftdichte nimmt auf dieser Höhe deutlich ab. Dadurch verlieren die Maschinen zunehmend an Leistung. Bei der «Ecoreuil B3», die ich dort flog, gibt Hersteller Eurocopter eine Maximalflughöhe von 7000m an.»

**Ihre Rettungsaktion am Annapurna glückte auf 6950m ü. M. Das war sprichwörtlich am Limit.**

«Nun, am Schluss hat es nach anfänglichen Schwierigkeiten wunschgemäss geklappt.»

**Was heisst das?**

«Um auf dieser Höhe die blockierten Bergsteiger an die Longline nehmen zu können, haben wir alles Vernachlässigbare aus dem Heli ausgeladen. Es galt, Gewicht zu sparen. Ausgebaut haben wir auch die Pilotentür, da die Maschine nicht mit einer «Bubble Window» ausgerüstet war. So konnte ich mich hinauslehnen, um besser sehen zu können. Im Tank war Kerosin für rund 20 Minuten.»

**» Via Funk kontrollierten wir gegenseitig unsere Sinne**

**Ist so was überhaupt verantwortbar?**

«Ich denke nicht, dass wir zu viel riskiert haben. Die Verhältnisse waren ideal. Wir haben einfach versucht, was möglich war. Flughelfer Richi Lehner und ich harmonierten blind. Über den Helmfunk kontrollierten wir regelmässig gegenseitig unsere Sinne.»

**Wurde die Konzentrationsfähigkeit auf dieser Höhe beeinträchtigt?**



*Pilot Dani Aufdenblatten (rechts) und Flughelfer Richi Lehner gelang am Annapurna die Rettung von drei Spaniern auf 6950m. Bisher war noch nie eine Heli-Rettung oberhalb von 6100m geglückt.*  
Foto zvg

**In Nepal benutzen die Heli-Crews ab 4000m konsequent Sauerstoff. Man kann aber auch so an die Grenzen stossen. Als sich Lehner beim zweiten Anflug auf das Lager IV am Annapurna an der Longline wegen Problemen mit dem Sauerstoffsystem plötzlich unwohl fühlte, brachen wir die Aktion sofort ab.»**

**Und?**

«Meine Sauerstoffversorgung funktionierte einwandfrei, weil ich nicht, wie Richi an der Longline, dem Fahrtwind ausgesetzt

war. Weil ich mich gut fühlte, machte ich nach Absprache mit dem Team alleine weiter. So gesehen sparten wir auch noch Richis Gewicht ein. Lehner konnte die zu rettenden Alpinisten vom Basislager aus per Funk genau anweisen. Das vereinfachte meine Arbeit in der Wand entscheidend.»

**Bisher galt eine Rettung aus 6100m als Höhenrekord. Nach ein paar Tagen Angewöhnung fliegen Leute der Air Zermatt Menschen aus fast 7000m vom Berg. Wie ist so was möglich?**

«Die Piloten der Fishtail Air, mit

der wir in Nepal zusammenarbeiten, wurden in Russland und teils in den USA geschult. Sie beherrschen ihr Metier bei Personen- und Versorgungsflügen sehr gut. Das heisst, sie retten Bergsteiger dort, wo sie ihre Maschine absetzen können.»

**» Als wir auftauchten, dachte ein Geretteter an Halluzinationen**

**Es fehlt ihnen also die Erfahrung mit Unterlasten und im steilen Gelände?**

«Ja. Die Rettungsfliegerei, wie wir sie hier betreiben, steckt dort noch in den Kinderschuhen. Das betrifft auch die Rettungsspezialisten. Wer keine Ausbildung hat als Bergführer, die Seilknoten nicht beherrscht und noch nie Steigeisen an den Füssen hatte, ist am Berg keine Hilfe. Bei uns machen diesen Job erfahrene Bergführer. Dieses funktionierende Bindeglied zwischen Maschine und den Verunfallten ist zwingend.»

**Wie reagierten die am Annapurna festsitzenden Spanier, als Sie auftauchten?**

«Bisher gingen die Alpinisten auf dieser Höhe nicht mehr von einer möglichen Luftrettung aus. Einer

der Geretteten sagte, bei unserem ersten Auftauchen habe er gedacht, jetzt begännen die Halluzinationen.»

**Welche Auswirkungen hat Ihre Pioniertat auf das Rettungswesen im Himalaja?**

«Unsere Zusammenarbeit mit Fishtail Air soll den dortigen Piloten unsere Möglichkeiten und unsere Standards zeigen. Dazu gehört auch technisches Ausrüstungsmaterial. Die Einsätze am Berg setzen freilich viel Erfahrung voraus. Von einem Tag auf den andern wird sich also noch nichts ändern.»

**In welchem technischen Zustand befinden sich die in Nepal eingesetzten Fluggeräte?**

«Bei Fishtail Air wurden in den letzten drei Jahren mehrere neue Maschinen angeschafft. Mir wurde eine nagelneue «Ecoreuil B3» mit gerade mal 100 Flugstunden zur Verfügung gestellt. Ein Gerät, das auch in unserer Flotte steht. Der heimische Pilot übergab mir die Maschine und liess mich gewähren.»

**Dem sagt man grenzenloses Vertrauen...**

«Ich staunte auch. Stellen Sie sich das mal umgekehrt vor: undenkbar. Dies umso mehr, als ich in den beiden ersten Tagen ja erst noch die nepalesische Fluglizenz machen musste.»

**Interview: tr**