

SHGmail

2/2011

November 2011

swisshelicoptergroup

Swiss Helicopter Group Hartbertstrasse 11 CH-7000 Chur
Tel. +41 (0)81 252 6344 Fax +41 (0)81 252 7158
mail@shgroup.ch www.shgroup.ch www.swisshelicopter.ch



Super Puma nach G-Inspection

Liebe SHG-Freunde

Ich freue mich, Ihnen heute die Herbstausgabe unseres SHGmails zu übergeben. Ich bin auch von dieser Ausgabe voll begeistert, wir alle spüren aus jedem Bericht, aus jeder Zeile und jedem Bild die Begeisterung, die Verbundenheit und das Feuer unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Generalinspektion unseres Super Pumas durch ein Team von Spezialisten aus der Swiss Helicopter Group gehört zu den ausserordentlichen, durch uns erbrachten Leistungen im Helikopterunterhalt. Eindrücklich wurde uns aufgezeigt, wie die verschiedenen Unternehmungen und Kompetenzen wie Zahnräder ineinander greifen, wenn sie denn sauber organisiert sind und ein ganzes Team bereit ist, am gleichen Strick zu ziehen.

Ein grosser Strauss von spannenden Geschichten über unsere Flugschule, Einsätze mit unseren Grosshelikoptern und interessante Aufträge erwarten Euch.

Ich wünsche Ihnen allen viel Spass beim Lesen und einen sonnigen und farbig leuchtenden Herbst.

Herzlichst

Willi Gredig
CEO Swiss Helicopter Group



air grischa
people
transport
service
Horizonte überfliegen.



rhein heli ag



ELITICINO

BOHAG
FLY HELICOPTER

HELISWISS
INTERNATIONAL



Swiss Helicopter Training – eine internationale Flying Training Organisation

Swiss Helicopter Training. Mit der Annahme der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union wurde auch das Luftfahrtabkommen von den eidgenössischen Räten ratifiziert. Mit diesem Gesetzeswerk wurde die Ausbildung und Lizenzierung der Piloten unter dem sogenannten JAR-FCL 2 (Joint Aviation Requirements / Flight Crew Licensing) komplett neu geregelt.

Die Heliswiss verfügte bis dato über ein Flugschulreglement, das sagenhafte acht Seiten umfasste und mit dem 24.11.1971 datiert war. FCL2 stellte nicht nur neue Struktur Anforderungen wie Qualitätssicherung, erhöhte Überwachung durch die Führung sowie die gesetzliche

Die Swiss Helicopter Training präsentiert sich heute als moderne Schule

Einführung einer Management-Struktur, sondern jeder Ausbildungslehrgang musste im sogenannten Trainings Manual (TM) und der Betrieb im Operations Manual (OM) beschrieben werden. Obwohl es das oberste Ziel war, die Manuals so benutzerfreundlich wie möglich zu gestalten, konnten die acht Seiten natürlich nicht gehalten werden. Ein besonderes Anliegen war es, dass die Manuals die effektive Struktur und den Betrieb der FTO widerspiegeln sollten. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden alle Manuals betriebsintern erarbeitet und – soweit möglich – «massgeschneidert». Da der Betrieb der neuen Flugschulstruktur auch grössere zeitliche Anforderungen an das Personal stellt, war es schnell klar, dass innerhalb der Swiss

Helicopter Group eine sogenannte FTO (Flying Training Organisation), die alle Ausbildungen anbieten darf, «gebaut» werden sollte. Ursprünglich umfasste die Organisation die Heliswiss, die Heli Gotthard und die Eliticino. Seit dem 6.4.2011 ist auch die

Balzers dazugestossen. In der Swiss Helicopter Training werden Umschulungen auf andere Helikoptertypen, Privatpilotenausbildungen, modulare Berufspilotenausbildungen, Gebirgsausbildungen, Nebeldurchstossverfahren sowie Nachtflugausbildungen angeboten. Die enorme Erfahrung vieler langjähriger Fluglehrer sowie die gelebten Strukturen innerhalb der FTO ermöglichen eine optimal auf den Kunden abgestimmte Ausbildung auf dem gewählten Helikoptertypen. Es konnten bereits Schüler aus Ländern wie Uruguay, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Belgien sowie Holland ausgebildet werden. Diese Piloten schätzten nicht nur die kompetente Beratung und das «know how» des

doch sehr komplexen Regelwerkes, sondern auch die praktischen Vorteile einer gut geregelten Ausbildung durch erfahrene Fluglehrer. Vor allem bei länderübergreifenden Ausbildungen ist eine gründliche Analyse der Ausgangslage und der gesteckten Ziele erforderlich, um die optimale Lösung anbieten zu können.

Auch auf dem Gebiet der Helikopterbeschaffung ist die SHT ganz neue Wege gegangen. Im April 2011 konnte der erste Cabri G2 neu ab Werk in Empfang genommen werden. Bei diesem Schulungshelikopter handelt es sich um eine Neuentwicklung und damit um die neueste Generation von Schulungsgeräten.

Die Swiss Helicopter Training präsentiert sich heute als moderne Schule, die sowohl von ihrer Struktur und ihrem Personal als auch von ihrem Flugmaterial her bestens auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet ist und ihren Flugschülern eine optimale Betreuung bieten kann.

Weitere Infos unter:
www.swisshelicoptertraining.ch

Bonjour

Je m'appelle David Vincent et je viens de la région du Vully entre le lac de Morat et de Neuchâtel.

Comme tout pilote, je suis passionné par l'hélicoptère depuis petit car dans les années 80 les vignes de ma région étaient sulfatées par hélicoptère et dès que je pouvais, j'allais voir cet appareil fascinant déambuler au travers du vignoble.

C'est en 2004 que je me suis décidé d'entreprendre l'aventure de pilote avec pour but de trouver un travail, chose pas évidente mais pas impossible non plus. Depuis 2007 je travail en tant que pilote auxiliaire pour Heliswiss et à partir de 2010 je donne également de l'instruction. Avril 2011 est pour moi l'aboutissement d'un rêve et également de beaucoup d'heures de travail, la possibilité d'en faire mon activité professionnelle principale.

A côté de cela j'ai aussi des hobbies qui sont le Mountain Bike, le ski, et la navigation. Si vous passez une fois dans la région de Berne ou du Vully n'hésitez surtout pas, je me ferais un plaisir de prendre un peu de temps pour vous.

En attendant je souhaite à tous les lecteurs d'agréables moments dans la vie quotidienne ainsi que dans les airs.

Meilleures salutations,
David



Begeisterung über den neuen Schulungs- helikopter Cabri G2 der SHT Swiss Helicopter Training-Flugschule



Swiss Helicopter Training. Am 6. April 2011 genehmigte das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Betrieb des neuen Schulungshelikopters der SHT, des Guimbal Cabri G2.

Damit ist die SHT die erste Helikopterflugschule der Schweiz, die den Cabri G2 betreibt. Da der gegenwärtige Schulungshelikopter Schweizer 300C langsam in die Jahre kommt, wurde schon seit längerem nach Alternativen Ausschau gehalten und ein Nachfolgemodell gesucht. Der Beschaffung vorausgegangen war deshalb ein intensiver Vergleich des Robinson R44, des Schweizer 300C und des Cabri G2. Die Aspekte, die

zur Entscheidung für den Cabri führten, waren das komplett neue Design, die sehr tiefen Lärmwerte, grosse Wartungsfreundlichkeit, lange Lebensdauer der Komponenten sowie das vollartikulierte 3-Blatt Rotorsystem mit elastomerischer Lagerung. Die Maschine ist bei einem maximalen Abfluggewicht von 700 kg mit einem 180 PS Lycoming Motor ausgerüstet und im Reiseflug 80 bis 90 Knoten schnell.

Der erste Helikopter wurde von der Rhein Helikopter Balzers, der neuen Schulungsbasis der SHT, beschafft und im ersten Monat von der Heliswiss in Belp betrieben, bis am 27.5.2011 der eigene Helikopter in Aix-en-Provence übernommen werden konnte. Eine grosse Herausforderung war die Umschulung der Fluglehrer sowie die Schulung der Experten, damit auf diesem Muster auch die entsprechenden Prüfungen



Digitales Cockpit des Guimbal Cabri G2

gen abgenommen werden konnten. Bis Ende September wurden bereits 300 Stunden auf diesem Typ geschult und die gesammelten Erfahrungen sind überwiegend positiv. Einige «Kinderkrankheiten» konnten dank guter Unterstützung des Herstellers schnell behoben werden.

Für die Flugschüler ist der Cabri G2 ein anspruchsvolles Modell der neuesten Generation mit einem digitalen Cockpit, einem modernen Rotorsystem und einem «eingebauten» Heckrotor. Da der Helikopter sehr aerodynamisch gebaut ist, ist er weniger stabil als der Schweizer 300C und verlangt eine präzise Steuerung. Auch der Umgang mit der Leistungsreserve will gelernt sein.

Der Cabri wird unsere Flugschüler begeistern und Umschulungen auf Helikopter mit digitalen Anzeigen wie zum Beispiel das AS350B3 Ecu-reuil oder den EC120 erleichtern.

Nur fliegen ist schöner? Dann lassen Sie uns abheben...

Rhein Helikopter. Seit diesem Sommer können Sie bei der Rhein Helikopter AG in Balzers unter der Aufsicht unseres Fluglehrers Severin Deflorin selber das Steuer in die Hand nehmen.

Am 20. Juni 2011 erteilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der Rhein Helikopter AG die Schulungsberechtigung. Unter der FTO (Flight Training Organisation) der Swiss Helicopter Group sind wir die Basis in der Ostschweiz, die alle Lehrgänge der SHT Swiss Helicopter Training-Organisation nach der Regelung der JAR FCL 2 anbietet.

Ein Helikopter der neuen Generation
Die Wahl eines Schulungshelikopters war eine spannende Aufgabe. Mit

dem Modell Guimbal Cabri G2 haben wir die beste Lösung gefunden. Dieser Helikopter wurde von Bruno Guimbal entwickelt, der selbst am Eurocopter-Projekt des Helikoptertyps EC 120 beteiligt war. Der Name Cabri entstand aus der Wort-Zusammensetzung «Comfort in Autorotation Belongs to Rotor Inertia».

Unsere Schulungsmaschine wurde im April durch Bruno Guimbal vom Werk in Aix en Provence, an die Aero in Friedrichshafen geflogen. Nach

der Ausstellung wurde die Maschine von Severin Deflorin nach Balzers und dann nach Belp überflogen.

Erfahrung, Sicherheit und Know-How

Severin Deflorin ist ein sehr erfahrener Transport-Pilot und hat sich anschliessend zum Fluglehrer weiter gebildet. Severin durfte bei der Heliswiss in Belp, die ebenfalls einen Cabri G2 besitzt, unter der Leitung von Fluglehrer Alex Bächlin viele Erfahrungen sammeln.



Der Fluglehrer der Rhein Helikopter, Severin Deflorin vor dem neuen Schulungshelikopter

Die Flugschule in Balzers bietet folgende Ausbildungen an:

- Schnupperflüge
- PPL(H) Privatpilot
- CPL(H) Berufspilot
- NIT(H) Nachtflug
- MOU(H) Gebirge
- ECS, Fliegen mit Lasten
- Type Ratings auf den Hubschraubern auf der Flotte der SHG



Martina Lerch

ist bei uns seit dem 1. Juni 2011 als Nachfolgerin von Alex Bricker, der sich frühzeitig nach 26 Jahren pensionieren liess, angestellt. Sie ist somit unsere neue Ansprechperson im kaufmännischen Bereich.

Martina ist im Kanton Uri aufgewachsen und Mutter von 2 Töchtern. Während der Freizeit kann man sie viel im Freien antreffen, sei es im Winter beim Skifahren oder im Sommer beim Wandern, Biken, etc. Neben der Familie zählt auch das Porzellanmalen zu ihren grössten Hobbies.

Wir freuen uns, erstmals eine Frau in unserem Team zu haben und wünschen ihr alles Gute im neuen Arbeitsumfeld. *Heli Gotthard.*



Die fliegerische Gebirgsausbildung – eine Herausforderung ...

Heli Gotthard. Die Gebirgsausbildung MOU ist sicherlich der schönste, aber gleichzeitig auch einer der anspruchsvollsten Bestandteile einer Helipilotenausbildung in der Schweiz.

Zurzeit absolvieren bei der Heli Gotthard AG in Pfaffnau gleich mehrere Helipiloten die Gebirgsausbildung auf dem EC 120B Colibri, der sich dank dem leistungsstarken Arrius 2F Triebwerk mit 504 PS bestens bewährt hat. Fluglehrer Matthias Decking lobt vor allem die hohe Reisegeschwindigkeit von 110 Knoten bis in grosse Höhen sowie den starken Heckrotor.

Sinn und Zweck der Gebirgsausbildung ist es, dem Helipiloten aufzuzeigen, wie schnell man im Gebirge an die Leistungsgrenzen des Helikopters

stösst. In grossen Höhen muss der An- und Abflug des Helikopters anders erfolgen als im tiefer gelegenen Flachland. Gefahren wie aufwirbelnder Schnee oder rasch ändernde Wetterverhältnisse fordern den Piloten zusätzlich. Das Fliegen mit dem Helikopter im Gebirge will deshalb geübt sein. Dies stellte auch Pilot Alex Höller fest, der die Gebirgsausbildung demnächst abschliessen wird. Als grosse Herausforderung nennt er die starken Winde in den Bergen, welche auch schon mal dazu führen, dass der Anflug auf einen Gebirgslandeplatz

abgebrochen werden muss. Während der Gebirgsausbildung hat Alex Höller viel dazu gelernt. So mancher Navigationsflug zu Plätzen bis 2000 m.ü.M. erweiterten zudem sein Verständnis für die Navigation im Allgemeinen, was ihm nun auch bei Flügen im Flachland zugutekommt.

Für seinen Abschluss bei der Gebirgsausbildung wünschen wir Alex Höller alles Gute.

Scuola di volo – Novità

Elitico. A seguito dell'offerta di corsi di perfezionamento avanzato per i piloti di elicottero, comprendenti i type rating su elicotteri multi motore e l'abilitazione al volo strumentale, sono richieste delle competenze specifiche a chi si occupa di istruire in questo campo.

Michael Nisi, esperto pilota di linea e di elicotteri, assume la funzione di Chief Flight Instructor e Instrument Rating Instructor presso la Swiss Helicopter Training. I suoi compiti, oltre alla formazione vera e propria, comprendono anche la sorveglianza delle attività di formazione svolte dalla FTO (Flight Training Organisation) e dai suoi istruttori.

Di madrelingua tedesca, Michael Nisi è anche esperto per gli esami di attitudine in lingua inglese (ICAO english proficiency check). E' inoltre terminata la valutazione del materiale di

teoria per il corso modulare commerciale. Dopo attenta ponderazione il sistema fornito dalla Scandinavia e utilizzato in tutto il mondo da rinomate scuole di volo, sarà introdotto a partire dai primi di ottobre presso la Elitico SA, ampliando così l'offerta dei corsi di base per piloti.

Attualmente vengono svolti 2 corsi all'anno per piloti privati PPL(H), mentre per quanto riguarda il corso commerciale CPL(H) è previsto uno start per anno. Le ore di lezione sono 130 per ogni corso di pilota privato, mentre l'impegno sale a 240 ore di

lezione per il corso CPL(H). In questo modo si vuole dare una possibilità di continuazione nella formazione ai piloti privati che hanno terminato con successo il brevetto, e vogliono lanciarsi in una nuova sfida che magari potrà diventare la loro professione.

I prossimi passi riguarderanno la certificazione di un corso CPL(H) integrato (a tempo pieno), aperto a tutti. Questo tipo di corso permette di ottenere nel giro di un anno il brevetto di pilota commerciale, senza avere conoscenze preliminari in



Michael Nisi assume la funzione di Chief Flight Instructor e Instrument Rating Instructor.

merito. Invitiamo tutti gli interessati a voler contattare l'ufficio operativo della Elitico SA in modo da fissare un appuntamento con uno degli istruttori, che potrà consigliare in modo professionale e preciso chi si interessa ad intraprendere la formazione per volare una delle macchine più affascinanti che l'uomo abbia mai concepito.



Update – Sommerrückblick

Frühsommerliches Flugwetter im April und Mai, ein durchzogener Juni, Aprilwetter im Juli und Rekordhitze im August und September – es war ein verrücktes Halbjahr! Aber auch diesen Sommer reisten unzählige begeisterte Fluggäste mit einmaligen Erinnerungen im Gepäck nach Hause. In der letzten Ausgabe des SHGmails haben wir angekündigt, dass der Hauptfokus von Swiss Helicopter im Bereich Event- und Incentive liegt. Einer der Anlässe fand in Flims im Sommer statt:

Leserweekend in Flims für Event- und Seminarplaner

Eine Gruppe ausgewählter Leser eines Fachmagazins im Bereich Event- und Incentive verbrachten im Waldhaus Flims Mountain Resort & Spa ein Wochenende mit vielen Höhenpunkten.

Beim Heliport der Air Grischa in Untervaz wurden die Teilnehmer begrüsst und mit einem spektakulären Transferflug durch die Rheinschlucht nach Flims gebracht. Auch für uns bot der Anlass eine perfekte

Plattform, den Teilnehmern die Vielfältigkeit des Helikopters näher zu bringen und um persönliche Kontakte zu knüpfen und vertiefen.

Klimaneutral fliegen



Mit myclimate konnte ein Partner gefunden werden, der die Anstrengungen von Swiss Helicopter für einen nachhaltigen Klimaschutz optimal ergänzt. Die Non-Profit-

Stiftung myclimate entwickelt und unterstützt weltweit Projekte, die Treibhausgase direkt vermindern und dadurch das Klima unmittelbar schützen.

Diese Partnerschaft ist eine ergänzende Massnahme zu der bestehenden Firmenstrategie der Swiss Helicopter Group: seit Jahren investieren wir in die modernste Flotte und leisten einen grossen Beitrag zur CO₂-Reduktion und Minderung der Lärmemissionen. Weitere Informationen auf: www.swisshelicopter.ch/group/eco_concerns



Facebook – Freunde der Swiss Helicopter Group sind willkommen!

Wir informieren Sie regelmässig über spannende Einsätze im Flugalltag, spezielle Aufträge, Restplätze für Flüge und allgemeine News aus der Gruppe. Zudem haben alle unsere Kunden über das Webportal www.swisshelicopter.ch die Möglichkeit, alle Angebote ihrem Freundeskreis weiter zu empfehlen.

Im Namen von Swiss Helicopter wünsche ich allen eine erfolgreiche Herbst- und Wintersaison – bis bald, spätestens in unserer nächsten SHGmail-Ausgabe im Frühling 2012. Herzlichst, Sven Ammann



Wasserfassung mit Blick auf Flimsenstein und Tschingelhörner

WasserWelten Flims

Air Grischa. Das Projekt: Stromproduktion für 2800 Haushalte, Wasser für den Caumasee 25 000 Liter pro Tag, Wasser für die Beschneigung Talabfahrt Grauberg und Trinkwasser für Flims.

Im April 2011 fand die erste Besprechung betreffend Projektplanung der Helikopter-Einsätze für das Bauprojekt WasserWelten Flims im Ingenieurbüro Straub AG in Chur statt. Nach der Offerteingabe und einigen Besprechungen wurde uns Mitte Mai von der Bauunternehmens-ARGE den Flugauftrag erteilt. Bereits am 25. Mai erfolgte der erste Einsatz unser Helikopter.

Das Haupteinsatzgebiet mit dem Helikopter umfasst die Wasserfassung Segnes auf 2080 m.ü.M. mit ca. 450 m³ Beton, zwischen der Fassung bis nach Punt Desch auf 1760 m.ü.M., diverse Wasserrohre aus Stahl à 950 Kg Gewicht pro Stück, Kies für den Leitungsraben, Beton für diverse Schächte und Riegel sowie Fertigelemente für die Schneeanlage.

Allein bis Mitte September wurden bereits über 430 m³ Beton, 760 m³ Kies und Stahlrohre und diverse andere Baumaterialien in über 350 Rotationen geflogen. Mehrere Einsätze erfolgten mit zwei Helikopter und drei Piloten am gleichen Tag, um die geforderten Mengen transportieren zu können. Für die Air Grischa Helikopter AG hat diese spezielle Baustelle eine besondere Bedeutung, liegt sie doch im Herzen des Einsatzgebiets unserer Helikopter-Unternehmung.

Das Team der Air Grischa wird auch weiterhin alles daran setzen, dass die Bautermine eingehalten werden können und das ganze Werk seine Funktion aufnehmen kann.



G-Inspection Super Puma AS332 C1 HB-XVY

Heliswiss International, Swiss Helicopter Maintenance. Was heisst eigentlich G-Inspection eines Super Puma Helikopters? Ein Helikopter wird kalendarisch, nach Flugstunden und nach Cycles (Rotationen / Lastenwechsel) gewartet. Normalerweise fällt eine grössere Kontrolle mit 500 Flugstunden (T-Inspection) an, dies entspricht ungefähr einer Saison.

Das «G» steht für «Révision Générale» und kommt aus dem französischen Marignane, wie auch die Super Pumas des Herstellers Eurocopter. Eine G-Inspection wird alle 7500 Stunden oder alle 12 Jahre durchgeführt. Der Luftfahrzeughalter Swiss Heli AG, der Operator Heliswiss International AG und die Technik SHM Swiss Helicopter Maintenance, Haltikon, Mitglieder der Swiss Helicopter Group, haben sich vereint zum Ziel gesetzt, die G-Inspection am Super Puma AS332C1 HB-XVY selber zu planen und zum grössten Teil in der Schweiz durchzuführen. Am Anfang standen fünf Möglichkeiten zur Auswahl, aus der sich die endgültige Variante heraus kristallisierte: auf der Basis LSXN in Haltikon wurde die Maschine zerlegt und die Bauteile aufgearbeitet. Die Zelle und das Heckteil wurden nach Marignane in die originale Lehre gebracht und entsprechenden Reparaturen unterzogen. Die Lackierarbeiten und die Lackierung wurden unter professioneller Aufsicht bei Ruag Aviation Alpnach durchgeführt, wie auch der gemeinsame Zusammenbau unter der Führung der SHM Haltikon.

Am 12. November 2010 wurden die ersten Eingangsflüge und Kontrollen gemacht. Anschliessend wurde in der Basis Haltikon in Küssnacht am Rigi innerhalb von zwei Wochen die komplette Zelle von 10 Mechanikern zerlegt. Dies heisst nichts anderes als: Die Hauptkomponenten wie Rotorkopfsystem, Zwischengetriebe,

Heckgetriebe und Triebwerke wurden demontiert. Es waren nur noch Nieten an der Zelle. Das Heck wurde von der Zelle getrennt. Die Kabelbäume mussten bis zum Cockpit zurückgeführt werden, damit die anschliessenden Reparaturen ausgeführt werden konnten. Das einziehbare Fahrwerk wurde demontiert und durch ein eigens angefertigtes Transportgestell ersetzt. Die Innentanks wurden ausgebaut und zur Prüfung geschickt. Sämtliche Halterungen, Einrichtungen und Instrumente wurden sorgfältig demontiert.



Abtransport zu Eurocopter

Am 3. Dezember war es dann soweit: Zelle und Heck wurden auf einen Jumboaufleger verladen und bei Schneesturm nach Marignane gefahren. Philipp Disler (Technical Manager), Benno Seeholzer (Supervisor)

und Jean-Paul Stecher (Sales-Manager) übergaben die Bauteile bei Eurocopter in Marignane und weitere Details der Reparaturen wurden besprochen. Am Super Puma HB-XVY wurde der genietete Hauptsant 9225 durch einen gefrästen Aluminiumsant des Super Pumas EC225 ersetzt. Ebenfalls wurden neueste Modifikationen für die Unterlastbereiche eingebaut, somit besitzen wir den ersten Super Puma AS332C1 mit diesen neuen Modifikationen.

In der ersten Woche im Dezember wurden alle Bauteile, die zu externen

der Avioniker Sam Baumann, das Flughelferteam Franz Rast, David Fankhauser, Marcel Huggler, Jan Bötcher, Hans Tschümperlin, Heiri Briker und Christian Hadorn und der Ersatz-



Vorbereitung zur Heckgrundierung

teillager-Verwalter Robi Gisler an die wirklich grosse Arbeit. Während 3 Monaten wurde sämtliche Farbe an den Bauteilen entfernt und Reparaturen vorgenommen. Die einzelnen Baugruppen (ATA) wurden in gelben Kisten genauestens vorbereitet, einzelne Bauteile nachbestellt und vormontiert, andere Bauteile geröntgt oder anderen Verfahren der Rissprüfung unterzogen.

Die Lackiervorbereitungen wurden durch unsere Fachkräfte erledigt. Anschliessend kümmerte sich ein Lackierteam der RUAG um die schöne Neulackierung. Das Design wurde durch viele Vorschläge der Mitarbeiter der Heliswiss International AG eingebracht, daraus wurden drei Vorschläge dem Verwaltungsrat unterbreitet. Das endgültige, sehr moderne und praktische Design entspricht auch den visuellen Sicherheitsvorschriften der EASA-Länder.

Am 15. März wurde die Zelle in Marignane abgeholt und anschliessend gereinigt, angeschliffen, gescotscht,

mit destilliertem Wasser gereinigt und das Aluminium mit Alodine behandelt. In einem zweiten Teil wurde gereinigt und grundiert, danach jeder Übergang und jeder Absatz an der Zelle mit Kit (Seal) aufgefüllt oder abgedichtet. Die Kitfugen wurden wieder grundiert und anschliessend folgte der weisse und rote Decklack. Die beiden roten Bögen erforderten Handgeschick unserer Lackierer und Lackiererin, halt eine «suiberi Sach» auf Obwaldner-Dialekt.



Erster Einsatz – zurück in der Luft

Die Zelle konnte pünktlich in das Gerüst (Dog) eingefahren werden und das top motivierte junge Team stand in den Startlöchern. Auf Anweisungen des Supervisors Benno Seeholzer wurde Bauteil um Bauteil montiert und anschliessenden Tests unterzogen. Die Avioniker (Elektriker) waren zwei Wochen mit dem Einziehen der Kabel in der Kabine und dem Cockpit beschäftigt. Der Schichtbetrieb erlaubte uns eine optimale Ausnutzung der Platzverhältnisse um und im Helikopter, das

köstliche Mittagessen genossen wir jeweils alle gemeinsam.

Am 15. April 2011 konnte das Heck montiert werden, anschliessend wurde eine Ausrichtungsmessung (Alignment) der Heckwelle gemacht. Der Einbau der Tanks und das Einstellen der Verschallungen hatte einige Zeit in Anspruch genommen. Wir wussten im Voraus, dass die Fahrwerksdämpfer zum Schluss bei uns eintreffen werden. So konnte lange

in einer niedrigen Höhe am Helikopter gearbeitet werden, was sehr praktisch war.

Nachdem Mitte Mai alle Hauptkomponenten aufgebaut waren, die Hauptrotorblätter nach einer Neulackierung montiert wurden, konnte mit der Steuerungseinstellung und den Hydrauliktests fortgefahren werden. Anschliessend bauten unsere Techniker die Triebwerke ein und unterzogen auch diese gründ-

lichen Einstellungen und Tests. Am 24. Mai 2011 verliessen wir den Hangar und führten den ersten Bodenlauf (Ground Run) durch, bereits kurz darauf konnte das erste Mal mit den Piloten Martin Peyer, Charly und Oliver Bachmann in die Luft gestiegen werden. Auf diesen Moment haben wir alle 6 Monate lang gewartet. Dieses Gefühl können wohl nur die Beteiligten beschreiben: Das Gefühl, eine grosse Herausforderung und Arbeit erfolgreich abgeschlossen zu haben, ist einfach unbeschreiblich schön und erleichternd.

Am Donnerstag 26. Mai konnte der Überflug nach Haltikon mit einem anschliessenden Fest abgehalten werden. Und am darauf folgenden Montag wurde bereits wieder der erste Einsatz geflogen, ein Transport von Elektro-Bobinen zwischen Gross und Klein Mythen im Kanton Schwyz.

Es war ein geniales Projekt mit grosser Unterstützung von allen Seiten – herzlichen Dank dafür!

Teamwork der zwei «Grossen» ...



Heliswiss International. Oftmals macht bei unseren Einsätzen das Wetter das Tagesprogramm. Es bestimmt, wann wir welche Aufträge fliegen können.

Bei einem vollen Tagesprogramm kann schlechtes Wetter daher zu Verzögerungen und Terminverschiebungen bei den Einsätzen führen. Sobald es wieder besser wird, möchten wir alle Kunden rasch möglichst und in der gewohnten Qualität bedienen. Aber auch wir können nicht an mehreren Orten gleichzeitig sein. Eine hohe Flexibilität und gute Zusammenarbeit zwischen der Einsatzleitung, den Projektleitern, den Piloten und Mechanikern sowie nicht zuletzt auch den Flughelfern ist daher unerlässlich.

Dadurch, dass uns 2 Grossmaschinen zur Verfügung stehen, haben wir den Vorteil, die Einsätze und Überflüge so zu koordinieren, damit für unsere Kunden das Maximum herausgeholt werden kann. So wurde es nach einer Schlechtwetterphase anfangs September nötig, das ganze Wochenprogramm umzustellen. 8 Aufträge in der Schweiz, Österreich, Deutschland und Italien standen an einem Tag für unsere

Die «Rettung» nahte durch den Einsatz unseres Super Pumas.

Helikopter auf dem Programm. Das Ziel war klar: Alle Kunden sollten an diesem Tag bedient werden können. Eine anspruchsvolle Aufgabe, die dank der grossen Koordinationsfähigkeit unserer Einsatzleitung und dem Einsatz der Crew zur Zufriedenheit aller Beteiligten durchgeführt werden konnte.

Der logistisch anspruchsvollste Auftrag stand im Zillertal auf dem Programm. 29 Rota-

tionen mussten dringend an diesem Tag geflogen werden. Die teils schweren Teile waren nur mit dem Kamov zu fliegen. Diese Maschine war aber am Morgen noch in der Schweiz für andern grossen Einsatz eingeteilt und konnte unmöglich rechtzeitig vor Ort sein.

Die «Rettung» nahte durch den Einsatz unseres Super Pumas. Dieser befand sich auf dem Überflug ins Ötztal und konnte daher die rund 20 Rotationen mit leichteren Gewichten fliegen. Die etwas später eintreffende Kamov musste dann nur noch die restlichen 9 Rotationen montieren und beide Maschinen waren wieder im Zeitplan.

Der hervorragende Ausbildungsstand unserer Mitarbeiter, unabhängig von der eingesetzten Maschine, ermöglichte diese sehr kurzfristig angesetzte Aktion und hinterliess viele zufriedene Kunden, die einmal mehr von der Einsatzbereitschaft und Flexibilität unseres Unternehmens profitieren konnte. Auch die restlichen Aufträge an diesem Tag konnten alle termingerecht ausgeführt werden.

BOHAG fliegt das Seil quer über den Thunersee für den Seiltänzer Freddy Nock

BOHAG. Anlässlich seiner Aktion «7 Weltrekorde in 7 Tagen» bestand die 7. Herausforderung für den weltbekannten Seiltänzer Freddy Nock darin, als Weltrekordversuch den Thunersee auf einem Seil zu überqueren.

Nebst vielen anderen Massnahmen (Seilverankerungen, Schiffsperrungsvorbereitungen etc.) musste das 3,3 Kilometer lange Spezialseil (ein sogenanntes «Dynaseil», Gesamtgewicht 1 Tonne) über den Thunersee – von den St. Beatushöhlen nach Leissigen – gespannt respektiv gezogen werden. Obschon eine solche Strecke mit einem Seil noch nie mit einem

Heli verlegt wurde, nahm die BOHAG die Aufgabe an und unternahm sämtliche notwendigen Planungs- und Berechnungsvorbereitungen. Simon Thöni, Chefpilot BOHAG, «zog» dann bei guten Wetterbedingungen und einem Gewicht von 400 kg 50 Meter unten am Heli das 35 mm dicke Seil in nur einem Flug quer über den See – bis 10 Meter an die andere Uferseite

heran! Eine herausragende Leistung, bestehen doch nur wenige Referenzpunkte mitten auf dem See. Deshalb musste ein Seerettungsboot dem Heli vorfahren, um dem Piloten eine Referenz zu bieten.

Als das Seil fertig ausgezogen war, wurde es auf ein Boot übergeben. Spezialisten nahmen es dort auf, brachten es an Land und begannen damit, es auf die notwendigen 11 Tonnen Zug zu spannen (das Seil selber würde 28 Tonnen Zug aushalten, die Ankerungen an beiden Ufern waren auf 40 Tonnen Zugkraft ausgelegt).

Die BOHAG bedankt sich herzlich für den sehr speziellen Seilzugauftrag, die sehr gute Zusammenarbeit mit den Partnern und gratuliert Freddy zu seinem Rekord und seinem genialen Engagement für «Unesco – Kinder in Not».



Das Seerettungsboot mit BOHAG-Flughelfern wartet auf den Start der Seilzugaktion.



Simon Thöni brachte das Seil bis 10 Meter ans Ufer vor Leissigen.



Helikopter mit dem notwendigen Unterlastgewicht von 400 kg.

«10 Jahre BOHAG-Basis Schattenhalb/Hori» – einfach genial

BOHAG. Der Publikumsanlass zum 10-jährigen Jubiläum war ein mit schätzungsweise etwas über 2000 Besuchern genialer Erfolg.

Das Wetter spielte perfekt mit und bereits bei der Helikoptertaufe am Morgen waren viele Besucherinnen und Besucher aus dem Hasli und von weiter weg zusammen mit Medienvertretern zugegen. Die Patin Yvonne Kehrl, Hasliberg, taufte die neue Ecureuil AS350 B3+ in einem sehr sympathischen Akt auf den Namen «Wetterhorn». Viele kleine und grosse Helikopterliebhaber staunten über die Präzision und Professionalität der Piloten bei den verschiedenen Darbietungen. Ausserdem konnten die Besucherinnen und Besucher von der speziell kreierten BOHAG-Jubiläums-Glacé probieren. Diese ist mit BOHAG-Heli-Sujets nachwievor in der Molkerei Meiringen erhältlich.

Wir bedanken uns bei den sehr vielen Besucherinnen und Besuchern, Partnern, Kunden, Freunden, Gästen, Beteiligten, Aktionären, Behörden und allen Mitarbeitern herzlich für den Besuch und das riesige Engagement am Jubiläum. Es war einfach genial!

Ganz besonders dankt die BOHAG der Gemeinde Schattenhalb, den Anwohnern und der Bevölkerung herzlich für das Verständnis, das Vertrauen und die Akzeptanz der BOHAG-Tätigkeit während des ganzen Jahres und den «Rummel» am Jubiläumsanlass. Die BOHAG fühlt sich sehr wohl am Standort Hori.



Alfred Abegglen, Yvonne Kehrl, Daniel Sulzer

Adressen

Air Grischa 7204 Untervaz

www.airgrischa.ch
info@airgrischa.ch
Tel. 081 322 57 57
Fax 081 322 50 00

BOHAG 3814 Gsteigwiler

www.bohag.ch
info@bohag.ch
Tel. 033 828 90 00
Fax 033 828 90 10

Eliticino 6596 Gordola

www.eliticino.com
info@eliticino.com
Tel. 091 745 44 88
Fax 091 745 10 25

Heli Gotthard 6472 Erstfeld

www.heligotthard.ch
mail@heligotthard.ch
Tel. 041 882 00 50
Fax 041 882 00 55

Heliswiss 3123 Belp

www.heliswiss.ch
info@heliswiss.ch
Tel. 031 818 88 88
Fax 031 818 88 89

Heliswiss International 6403 Küsnacht a.R.

www.heliswissinternational.ch
info@heliswissinternational.ch
Tel. 041 854 32 23
Fax 041 854 32 22

Rhein-Heli FL-9496 Balzers

www.rheinheli.ch
info@rheinheli.ch
Tel. +423 388 20 40
Fax +423 388 20 41