

Es ist wie Holzfällen, haben sie gesagt, nur schneller. Es ist wie Helikopterfliegen, haben sie gesagt, nur langweiliger. Und dann brachen wir auf. Zu einem unglaublich schwerwiegenden Abenteuer.

TEXT:
YANNICK
GOTTHARDT
FOTOS:
STEFAN
OLÁH

EINSATZ IM NIESELREGEN



0.700

MITTEN AUF EINEM GROSSEN Parkplatz, gleich hinter den Bahngleisen, ist gestern ein Hubschrauber gelandet und jetzt, eine Nacht später, macht das Team den Helikopter einsatzbereit. Tief hängen die Wolken über dem Salzkammergut, doch noch stört das niemanden, im Gegenteil: Im Minutentakt stoßen mehr Menschen dazu, die ankommenden und abfahrenden Geländewagen behindern sich beinahe gegenseitig. Immer wieder verschwinden Mechaniker in den großen Toren, hinter denen auf Hochdruck der Fuhrpark am Laufen gehalten wird. Ein eingedrückter Pick-up am Rande des Platzes steht hier offensichtlich schon einige Tage, vermutlich hat man ihn aufgegeben, und das macht wahrscheinlich auch Sinn: So, wie die halbe Motorhaube zusammengefaltet ist, würden die meisten von einem Totalschaden sprechen.

Es ist sieben Uhr morgens.

Es beginnt zu regnen.

Kann man jetzt fliegen?

Die Minuten verrinnen, und als es halb acht wird, versammelt sich das Team im Kreis um den Einsatzleiter. Fliegen wir? Fliegen wir nicht? Stimmen schallen über den Parkplatz und dann gibt es eine Entscheidung: Es wird geflogen. Und es wird gehofft, dass sich der Nebel bald verzieht. Die Bodencrew steigt in einen Transporter und verschwindet so unmittelbar, wie sie vor einer halben Stunde aufgetaucht ist, hinter der Bahnlinie. Zurück bleiben: Ein Mechaniker. Ein Pilot. Ein Eurocopter, Modell Super Puma. Und wir.

0.800

MIT EINEM MAL SIND DIE BETRIEB-SAMKEIT und der Lärm verschwunden. Wir stehen auf einem Parkplatz in Ebensee. Alles ist grau an diesem Morgen, die Wolken und der Regen, der Parkplatz und der Super Puma. Stefan, der Fotograf, hätte sich den Farbfilm eigentlich sparen können. Wir stehen hier auf diesem Parkplatz und warten, warten auf das vielleicht größte Abenteuer, das wir in Sachen Wald machen können: Sobald es irgendwie geht, werden wir in diesen Helikopter steigen und zur spektakulärsten Holzernte aufbrechen, die möglich ist. Mit dem Super Puma werden wir losfliegen, werden durch enge Täler fliegen, knapp über den Boden und noch knapper über bewaldete Kuppen, wir werden aus den entlegensten Winkeln des Salzkammerguts Bäume holen, Bäume, die ohne Helikopter nicht gerntet werden können. Wir werden das mit einem Team von Experten machen – und wir werden uns dabei trotzdem ziemlich fürchten.



LINKS OBEN / An diesen Stahlseilen hängen im Ernstfall die Baumstämme.

LINKS UNTEN / Kann man fliegen? Kann man nicht fliegen? Der Förster erfährt, dass hinter Ebensee die Wolkendecke aufreißt.

RECHTS / 14 Millionen Euro kostet der Super Puma von Eurocopter. Dafür bekommt man jede Menge Hightech und offene Türen.

ANGEBLICH HALTEN AMATEURE DIESEN FLUG MAXIMAL ZEHN MINUTEN LANG AUS.

Doch noch warten wir.

Mit dem Piloten und seinem Mechaniker. Die beiden sind übrigens Schweizer – und ziemlich unterschiedliche Kerle. Der Pilot, Roland Pichler, ist groß, drahtig und ein recht schweigsamer Kerl. Wenn er spricht, dann leise, präzise, in schnörkellosen Sätzen. Sieben Stunden am Stück darf der Pilot ohne Pause fliegen, sagt der Pilot, und so trocken, wie er das sagt, ist nicht sofort klar, dass das eine besondere Herausforderung ist. Wenn er heute sieben Stunden fliegt, dann ist das Hochleistungsfliegen und kein einfacher Streckenflug. Er muss sich die ganze Zeit konzentrieren, auf Böen genauso wie auf Fallwinde. Wenn er fliegt, dann fliegt er entlang enger Talwände, er steht zwischen Baumwipfeln in der Luft, muss die Maschine im Schwebeflug senken und dann wieder aufsteigen lassen. So ein Mann hat offenbar keine Zeit für einen überflüssigen Satz.

Der Mechaniker ist da schon anders. Kleiner, kompakter, und wenn er redet, merkt man, dass er tagsüber deutlich mehr Zeit hat, denn gewartet wird der Hubschrauber nachts. Es sei schon praktisch, dass der Super Puma wesentlich höhere Leistungsreserven habe als das Vorgängermodell, findet der Mechaniker. Die Leistung kommt sofort, wenn man sie anfordert. Beim Puma hat das schon ein bis zwei Sekunden gedauert. In Bodennähe sind das unter Umständen ein bis zwei Sekunden zu viel, um einen Absturz zu vermeiden. Aber wie kann der Pilot so kurze Reaktionszeiten über sieben Stunden aufrechterhalten? Ein LKW-Fahrer darf nicht länger als 4,5 Stunden lenken.

Im Zweiten Weltkrieg wurden Piloten mit Pervitin gefüttert. Man nannte das Methyldamphetamin damals leicht verharmlosend „Panzerschokolade“ oder „Stuka-Tabletten“. Heute weiß man, dass es nicht nur wach hält, sondern auch süchtig macht, es ist deshalb verboten und heißt immer noch leicht harmlos einfach Crystal oder Meth. Dem Super-Puma-Piloten stehen zur Unterstützung nur die Umbauten seines Mechanikers zur Verfügung. Zur besseren Rundumsicht hat dieser konvexe Scheiben am Helikopter angebaut. Ein Computerlüfter verhindert, dass die Scheiben beschlagen. Damit der Pilot beim Fliegen nicht ständig nach den Instrumenten sehen muss, hat er die kritischen Werte auf einen kleinen Monitor am Boden der Seitenscheibe projiziert. Sieben Stunden sind ziemlich viel Zeit.





0.900

DER HELIKOPTER IST GERADE einmal zweieinhalb Jahre alt und kostete neu fast 14 Millionen Euro. Um dieses Geld bekommt man absolut präzise Hochtechnologie aus der europäischen Waffenschmiede EADS. Und ja, auch ein paar Macken: So schließen die Türen zum Beispiel nur sehr widerwillig und der Mechaniker muss mit viel Gefühl oder roher Gewalt nachhelfen. Und dann regnet es in den Eurocopter, Baujahr 2008, standardmäßig und ab Werk rein. Es sind zahlreiche Modifikationen nötig, um im Ernstfall täglich einsetzbar zu sein. „Entweder ist man ein guter Pilot oder ein guter Mechaniker. In beidem kann man nicht gut sein, dafür ist beides zu komplex“, so der Mechaniker. Auf eine Stunde Flugzeit kommen später sieben Stunden Wartung.

11.000

DREI STUNDEN SIND VERGANGEN, seit die Bodenteams den Parkplatz verlassen haben und wir stehen immer noch mit dem Piloten und dem Mechaniker vor dem Super Puma und warten. Es sieht so aus, als müsste die Mission abgebrochen werden, weil die Wolkendecke einfach nicht aufreißen will. Doch dann kommt der Förster Franz Liftinger vorgefahren. Er hat doch noch eine Möglichkeit gefunden: In seinem Revier, oberhalb des Offensees, wird sich die Wolkendecke lichten, prognostiziert er. Ungefähr ... Jetzt! Mannschaft und Tanklastwagen seien bereits unterwegs zu einem zweiten, improvisierten Landeplatz, erzählt der lang gediente ÖBf-Revierleiter. Fünf Minuten hat die Hubschraubercrew noch bis zum ersten Start. Nach der stundenlangen Wartezeit trifft uns das ziemlich unvorbereitet – und mit einem mulmigen Gefühl im Magen. Hatte uns der Mechaniker nicht noch vor einer halben Stunde erklärt, dass er bei

LINKS OBEN / Am Boden arbeiten die Experten in Zweiertteams.

MITTE / Wenn der Pilot nett ist, entlädt er die Bäume beim Sammelplatz parallel.

LINKS UNTEN / Zeit ist bei der Heli-Ernte Geld. Beim Entladen landet der Hubschrauber deswegen nicht, sondern lässt die Stämme aus einigen Metern Höhe runterfallen.

AUF EINE STUNDE FLUG KOMMEN SIEBEN STUNDEN WARTUNGSARBEITEN.

jedem Start von außen kontrolliert, ob länger als fünf Sekunden Feuer hinter den Triebwerken steht? Denn danach würden die Triebwerke abbrennen. Wo ist der Knabe jetzt? Er ist ins Dorf gefahren, Essen holen. Wer kontrolliert jetzt, verdammt noch einmal, wie lange das Feuer hinter den Triebwerken steht?

Jetzt bloß nichts anmerken lassen. Es war schon schwierig genug, die Crew dazu zu bringen, uns mitfliegen zu lassen. Sie ist sich nämlich sicher, dass Amateure wie wir den Einsatz gefährden. Bislang, so hatte uns der Mechaniker erzählt, wollte noch jeder Fluggast nach zehn Minuten aussteigen. Und genau das geht nicht. Wir hatten all unsere Argumente zusammengedrückt, die uns als harte Kerle auszeichnen sollten. „Ja, der Fotograf ist schon öfter geflogen. In Nepal sogar! Ich auch – ehrlich! Nein, nicht bei einem Firmenausflug, sondern mit der Bergrettung.“ Und als ich gesagt hatte, dass ich dabei derjenige war, der unter dem Helikopter baumelte, nahmen sie uns mit. Vorsorglich hatte der Pilot übrigens Kotztüten aufgetrieben und unter unseren Sitzen verstaut. Vorsorglich hatten wir sie herausgezogen und unauffällig auf unseren Schoß gelegt.

11.050

DANN GEHT ALLES AUF EINMAL sehr schnell. Die Rotorblätter drücken die Regentropfen in immer dünneren Fäden die Frontscheibe herunter. Die zwei Triebwerke bauen spürbar Druck auf. Drei Minuten fliegen wir, dann steigt auf dem ersten Landeplatz im Wald die eine Hälfte des Teams zu. Über einem Felskamm hatten sie Bäume gefällt, die liegen nun lose im Steilhang. Ganz genau passt der Helikopter zwischen die Bäume und nein, viel Platz ist da wirklich nicht zwischen den Bäumen und den Rotorblättern, als der Pilot die Maschine langsam in die Lichtung schweben lässt. Knapp über dem Boden gehen die Schiebetüren auf und das Team springt auf beiden Seiten raus. In Zweiertteams verteilen sie sich im Wald rund um den Felsriegel, immer ein Flugeinweiser und ein Forstarbeiter.

Logging-Fliegen wird dieser Einsatz genannt. Und im Prinzip ist es wie normale Forstarbeit, nur deutlich schneller. Für drei Tage hat der Forstbetrieb Traun-Innviertel der ÖBf den Helikopter und die Crew an den Traunsee geholt, um Holz aus dem Wald zu holen.



500 Festmeter am Tag. So ein Einsatz kostet die ÖBf eine Stange Geld, ist aber eine notwendige Investition in die Schutzwaldhaltung, denn gerade hier haben die Stürme Kyrill und Emma besonders gewütet und die ÖBf haben immer noch zu tun, die nachfolgenden Borkenkäferschäden aufzuarbeiten. Die Bäume, die der Wind umgeworfen hat, fehlen nicht nur im Schutzwald – sie führen als ideale Brutstätte auch zu einer rasanten Zunahme der Borkenkäfer. Nach einer alten Faustregel der Förster verliert man in den drei Jahren nach einem Sturm genauso viele Festmeter Holz durch Borkenkäfer wie durch den Sturm selbst. Diese Schäden könnte der Schutzwald im Salzkammergut nicht verkraften. Die Folgen wären Lawinen- und Murenabgänge in dieser sensiblen hochalpinen Region.

Vor ein paar Wochen haben die Forstarbeiter daher sogenannte Fangbäume geschlagen: Sie sollen Borkenkäfer anziehen, müssen dann aber rechtzeitig aus dem Wald geholt werden, bevor die Käfer wieder ausfliegen. In diesem unwegsamen Gelände ist das

RECHTS OBEN / Einen guten Piloten erkennt man daran, dass der Baum hinter dem Heli nachfliegt.

nur aus der Luft möglich. Drei Minuten braucht Pilot Roland Pichler vom Sammelplatz im Tal bis hinauf zur Erntestelle. Landen kann er dabei nicht. Darum ist unter seinem Helikopter eine 50 Meter lange sogenannte „longline“ befestigt, an der wiederum ein „Trichter“ montiert ist. Darin können die Stämme an Stahlseilen angekoppelt und – einzeln – ausgelöst werden.

11.300

— **DAS EINWEISEN UND ANHÄNGEN** eines Stammes über der Steiflanke dauert maximal fünf Sekunden, dann zieht er nach oben und schaut auf die Ladeanzeige im Cockpit. Wenn sie länger als fünf Sekunden mehr als 4800 Kilo anzeigt, wird er nervös. Eigentlich darf er maximal 4500 Kilo laden, mit Augenzudrücken 4800, aber mehr ist nicht. Dann muss er einen Trichter öffnen, die Stämme wieder zu Boden fallen lassen. Dazu kommt es selten, und alle hier wollen das vermeiden, denn dann wäre wieder Zeit verloren, und Zeit ist bei diesem Einsatz wirklich Geld. Ob eine Rotation, so heißt der Flug, bei dem unter der Maschine Holzstämme baumeln, 2,6 oder 2,8 Minuten dauert, macht einen gewaltigen finanziellen Unterschied. Ob im Schnitt 3200 Kilo oder 3800 Kilo Stämme unter dem Helikopter hängen, einen noch größeren. Muss wegen Überladung ein Stamm ausgeklinkt werden, kostet das zusätzlich Zeit – und Überwindung. Denn wenn Pichler die Stämme ausklinkt, macht die Maschine einen Satz nach oben. Mit zunehmender Flugzeit blinken immer

öfter wechselnde „Warning“-Leuchten auf. Manchmal befriedet er sie mit ein paar schnellen Handgriffen, manchmal ignoriert er sie.

Im Wald sind währenddessen drei Teams mit dem Vorbereiten der Stämme beschäftigt. Es muss immer reibungslos Nachschub zur Verfügung stehen. Auf der großen Lichtung im Tal, die sich binnen Stunden mit Stämmen füllt, stehen die Einweiser und Holzarbeiter ebenfalls unter Hochdruck. Alle drei Minuten sind bis zu sechs Stämme von den Stahlseilen zu befreien, die Seilschlingen müssen aufgerollt und wieder an den Helikopter angehängt werden. Sind sie verklemmt, müssen sie mit einer Seilwinde befreit werden. Aber der Pilot ist ein Profi und versucht, die Stämme parallel auf den Boden zu werfen. Dadurch vereinfacht sich der Zugang zu den Seilschlingen.

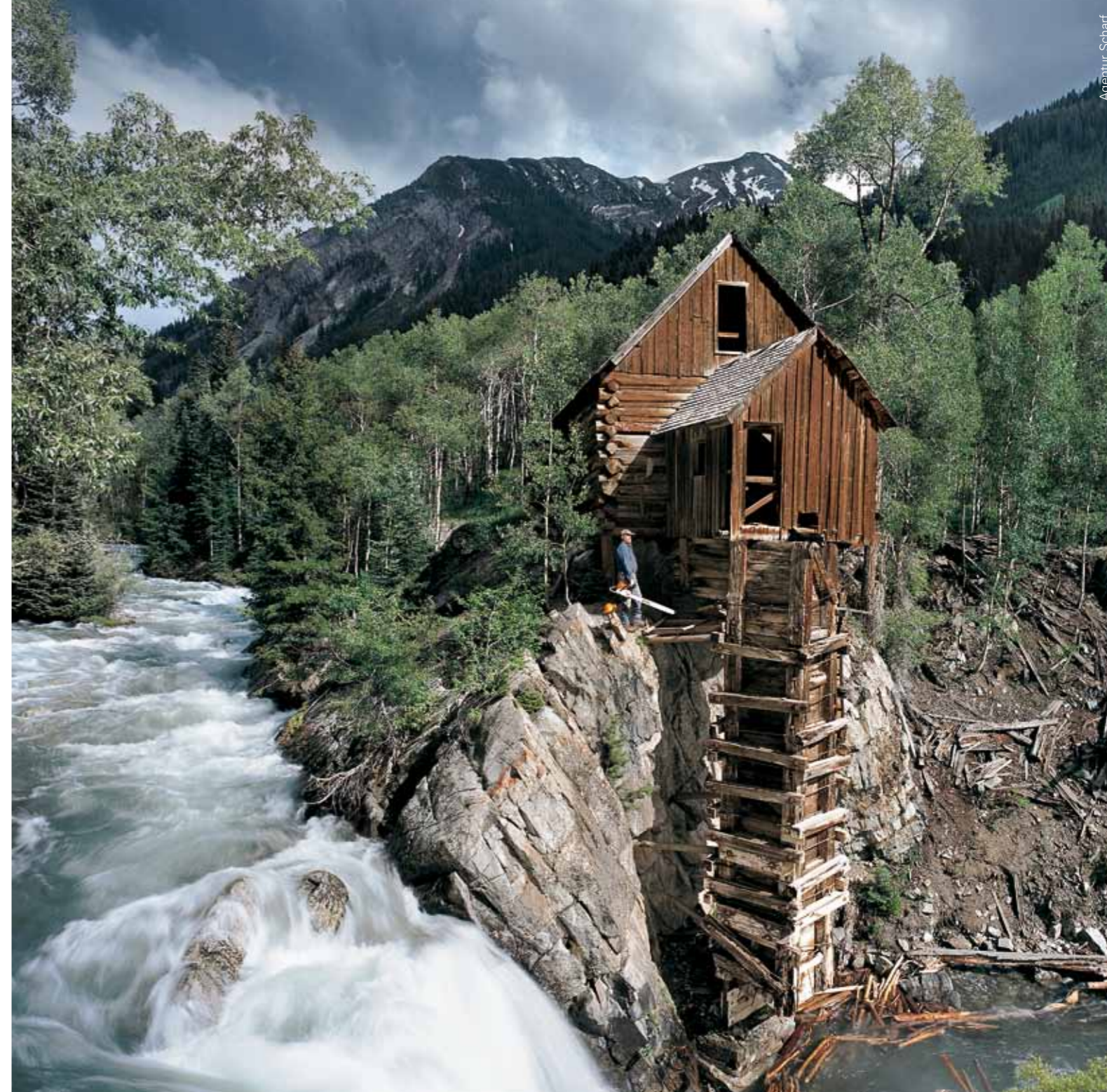
Das sieht zwar gefährlich aus, ist es aber nicht, findet der Einsatzleiter. Sicherheit geht vor, der Pilot legt die Stämme immer dort ab, wo niemand ist. Das sieht nur nach Stress aus, ist es aber auch nicht. Und trotzdem bleibt der Eindruck: Wenn der 250 Kilo schwere Trichter zum Einhängen neuer Seilschlingen auf Kopfhöhe über die Lichtung schwingt, wäre es nicht klug zu stolpern.

14.000

— **NACH DREI STUNDEN** und 60 Rotationen sind alle Stämme im Tal. Die Teams kommen aus dem Wald, nass bis auf die Knochen. Die ÖBf-Försterin Marcella Ziesch untersucht einzelne Stämme auf Käferbefall und strahlt bis über beide Ohren. Die Borkenkäfer haben die Fangbäume als Brutstätten angenommen. Alles ist voll von ihnen. „Ein Männchen und zwei Weibchen bauen sich eine Rammelkammer. Sie leben polygam“, erklärt uns die Försterin. Den Ernteteams ist das egal. Sie sind völlig erledigt und blicken wie versteinert ihre Leberkässemeln an. Und wie geht es jetzt weiter? Kurz duschen, dann umziehen und bis Einbruch der Dunkelheit gegen 21 Uhr weitermachen? Das kurze Raunen will sagen: „Nein, jetzt sind wir schon nass, jetzt machen wir weiter.“ In zwei Tagen das ausgemachte Soll zu erfüllen wird bei diesem Wetter schwer genug.

Direkt im Anschluss geht es für die Crew weiter in die Steiermark. Die Saison hat gerade erst begonnen.

— **YANNICK GOTTHARDT, 24**, kam für diese Geschichte zum zweiten Mal in seinem Leben in den Genuss eines Helikopter-Flugs. An den ersten hat er unliebsame Erinnerungen: Dabei wurde er nämlich von der Schweizer Bergrettung aus einer Wand geflogen. Weil es zu neblig war, um weiterzuklettern.



Spitzentechnik im Dienste der Natur.

Als weltweite Motorsägenmarke Nr.1, ist für STIHL die Entwicklung der Menschen und der Natur gleichermaßen wichtig. Um die vielfältigen Arbeiten sicher und zuverlässig zu bewäl-

tigen baut STIHL professionelle Geräte. Alle Produkte der umfangreichen STIHL Palette vereinen innovative Technik, hohe Leistung und optimale Ergonomie.

STIHL erfüllt die Wünsche seiner Kunden. Höchste Produktqualität und engagierte Fachhändler sind die Voraussetzung für Erfolg.



STIHL®