

Helikopterpilot Christian Schindler

Er macht seinen Traum wahr und geht aus Leidenschaft in die Luft

Christian Schindler arbeitet in Erstfeld auf einer der 15 Basen von Swiss Helicopter.

Er ist mit Leib und Seele Unterlastpilot. Ob auf Baustellen in urbanem Gebiet oder in den Bergen, bei Rettungsmissionen für Mensch oder Tier – das Fliegen bedeutet ihm pure Freiheit.

Von Simone Matthieu



Sein Lebenstraum ist seit gut 15 Jahren seine Arbeits-Realität: Christian Schindler im Cockpit eines Helikopters.

Schon als Kind träumte Christian Schindler davon, Helikopterpilot zu werden. Und der gebürtige Glarner belies es nicht bei der Träumerei, sondern schmiedete einen Plan und setzte ihn konsequent in die Tat um. Das heisst: Er absolvierte eine Zimmermannslehre und arbeitete vier Jahre als «Hölziger», wie er es nennt. Tönt nicht nach dem direktesten Weg? Ist es aber. «Ein angehender Lastenpilot muss einen erlernten Beruf vorweisen», erklärt der 44-Jährige. Zudem benötigte er für seinem Traumberuf zuerst einmal ziemlich viel Geld. Genauer gesagt:

rund 130 000 Franken. So viel kostete die Ausbildung zum Helikopterpiloten mit Berufslizenz. Diese wiederum ist Voraussetzung für eine Anstellung bei einem Helikopter-Unternehmen.

Bevor er einen solch hohen Betrag investierte, wollte Schindler sicher sein, dass sein Traum sich nicht als Luftschloss entpuppt. Deshalb ging er zuerst «Helikopter-Luft» schnuppern. Als Flughelfer fand er 2007 bei der Betreiberfirma Swiss Helicopter eine Stelle – in Erstfeld, wo er heute noch stationiert ist. Nach einer Saison war für ihn klar: Das ist es. 2010 hatte er die

Fluglizenz in der Tasche. Sein Arbeitgeber bildete ihn während vier weiteren Jahren zum Unterlastpiloten aus.

Das Material an der Leine

Seit über einem Jahrzehnt nun führt Schindler sämtliche Aufgaben aus, die zum Tätigkeitsbereich eines Unterlastpiloten gehören. Die Berufsbezeichnung ist wörtlich zu verstehen: Was auch immer er mit seinem Helikopter transportiert, hängt unter dem Fluggerät an einer Leine. Je nach Einsatzort variiert deren Länge. In den Städten oder bei Holztransporten



Herausforderung im Mittelland: In einer Stadt müssen Unterlastpiloten Kirchtürme, Hochhäuser oder – wie hier im Bild – Baukräne umfliegen und haben wenig Platz zum Manövrieren.

aus dem Wald ist sie länger. In alpinem Gelände ist sie kürzer, da es dort mehr Raum gibt und keine Hochhäuser oder andere Hindernisse den Flugweg einschränken.

«Viele denken, Helikopter-Einsätze seien sehr teuer.» Auf den ersten Blick stimmt das: Eine Minute kostet rund 45 Franken, ergo 2700 Franken pro Stunde. Andererseits ist der Helikopter um ein Vielfaches schneller und effizienter als der Materialtransport am Boden. «Da müssen unter Umständen Strassen gesperrt werden, und wenn noch Trams oder andere Verkehrsmittel betroffen sind, wird es so richtig kompliziert.» Auch bei Dachsanierungen von Hochhäusern ist der Helikopter klar im Vorteil. «Während ein Kran, der das Material nach oben bringen soll, noch montiert wird, sind wir mit dem Heli längst wieder weg», kommentiert Schindler. «Es braucht zwar Vorbereitung und Abklärungen – aber wenn der Einsatz läuft, geht es zackig.»

Verkehrsachsen geben zu tun

Am häufigsten fliegt Christian Schindler Material zu Baustellen in Städten und Gebirgsregionen. Doch auch die Waldbewirtschaftung ist auf Hilfe aus der Luft angewiesen. Holz muss mitunter schnell rausgeschafft werden. «Wenn Bäume vom Borkenkäfer befallen sind, muss sofort gehandelt werden, sonst breitet sich der Schädling rasant aus», schildert Schindler. Dass mit der Gotthard-Route eine wichtige Verkehrsachse durch den Kanton Uri führt, spiegle sich in den Aufträgen wider. «Die Lage ist nicht mit einem abgelegenen Tal vergleichbar», sagt er dazu. «Im Winter



Bisweilen gehts ganz hoch hinaus: Ein Unterlast-Helikopter bringt Material auf eine Gebirgsbaustelle.

machen wir immer wieder Rekognoszierungs-Flüge für die SBB, um die Lawinsituation zu beurteilen.» Auch bei der Instandhaltung der Axenstrasse sind er und seine Kollegen gefragt: Nach Steinschlägen helfen sie, die Strecke zu räumen, sichern Felswände mit Netzen oder betonieren sie stellenweise zu.

Wo auch immer der zweifache Vater unterwegs ist – er ist stets auf sein Team angewiesen. Den Anfang macht der Einsatzleiter, welcher die Aufträge für die vier Piloten und die drei Helikopter der Basis Erstfeld koordiniert. «Er hat grossen Einfluss auf den Ablauf. Etwa indem er einen vom Kunden vorgeschlagenen Termin verschiebt, wenn schlechtes Wetter droht», erläutert Schindler. «Das Wetter ist eine der grössten Herausforderungen: Starker Wind oder Regen kann uns ausbremsen.»

Auf gute Teamarbeit kommts an

Ohne seine beiden Flughelfer ginge ebenfalls nichts. Einer befindet sich am Aufnahme-, der andere am Abnahmeort der Fracht. «Das punktgenaue Anfliegen ist entscheidend», betont er. Er sehe die Last zwar durch ein Sichtfenster im Boden des Helikopters. «Aber die Flughelfer sind meine Augen am Boden – sie weisen mich zentimetergenau ein.» Das eingeübte Zu-

sammenspiel ist so essenziell, dass Swiss Helicopter ausschliesslich mit eigenen Flughelfern arbeitet. «Wir wissen voneinander, wie wir ticken», schildert Schindler. «Wenn ein Flughelfer nicht richtig mitzieht, hat man als Pilot keine Chance.»

Schindler zeigt sich froh, dass er selbst Erfahrungen als Flughelfer sammeln konnte: «Für einen Unterlastpiloten ist das Gold wert: Du kennst die Abläufe, die Probleme und Herausforderungen, mit denen es die Kollegen am Boden zu tun haben, und kannst ihnen somit in die Hände spielen.» Teamarbeit eben. Die ist besonders wichtig, wenn die Umgebung dem Piloten die Orientierung erschwert. «Solange du so etwas hast wie eine Felswand vor dir oder Bäume unter dir, kannst du deine eigene Position gut einschätzen», führt er aus. «Aber wenn wir zum Beispiel an einem Hochspannungsmasten etwas montieren oder Menschen aus einer steckengebliebenen Gondel holen müssen, hängtst du als Pilot im wahrsten Sinne einfach draussen in der Luft.»

Tägliche Heli-Kontrolle

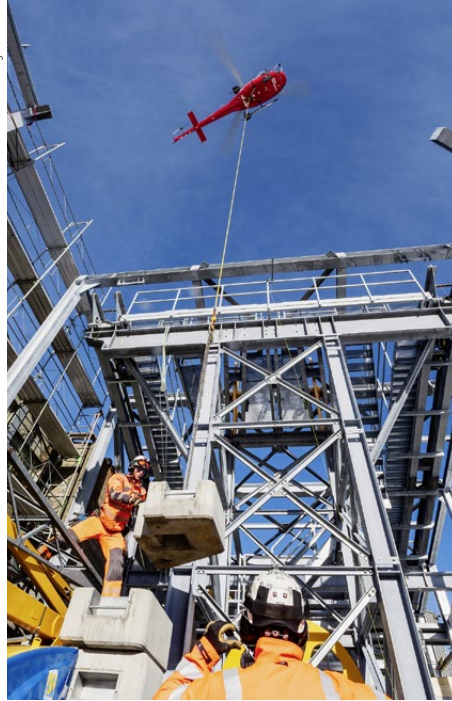
Die Helfenden am Boden sorgen auch dafür, dass Christian Schindler nicht ständig zur Basis zurückkehren muss, um Treibstoff zu tanken. «Im Sommer kommt es

schon vor, dass ich bis zu 20 Einsätze pro Tag habe», erzählt er. «Dann hole ich etwa beim Bauern Heuballen ab, liefere Schalungsmaterial auf die nächste Baustelle, bringe Solarpanels an ihren Bestimmungsort, fliege Beton auf eine Gebirgsbaustelle, und so weiter. Das ist taff, muss gut vorbereitet und durchgetaktet sein.» An solchen Tagen folge ihm ein Flughelfer mit einem Tankfahrzeug, das spare Zeit. Schindler bereitet sich jeweils am Vorabend auf den kommenden Arbeitstag vor. Er prüft das Programm, konsultiert bei Bedarf Karten – wobei seine guten Ortskenntnisse Letzteres oft überflüssig machen. Am Morgen folgen der Wettercheck, die Kontrolle der Flugverbotszonen sowie die Planung der Tankroute. Ist dann auch der Routine-Check des Helikopters abgeschlossen, kann es losgehen.

Dass Schindlers Arbeitsgerät in einwandfreiem Zustand sein muss, versteht sich von selbst. Um technische Probleme und Abstürze zu verhindern, wird der Helikopter täglich überprüft. Nach 100 Flugstunden folgt eine eingehendere Wartung, nach rund 600 Stunden wird das Fluggerät während zwei Wochen gründlich revidiert – inklusive Komponentenwechsel. «Das erledigen unsere Mechaniker», sagt der Pilot. Im Hangar in Erstfeld steht gerade ein Helikopter in Revision, daneben eine aufgebockte, neue Turbine, die eingebaut wird. «So eine Turbine leistet 850 PS und kostet rund eine Million Franken», verrät er mit leiser Ehrfurcht in der Stimme.

Alle sechs Monate zum Check-up

Neben dem Zustand des Helikopters kommt auch jener des Piloten regelmässig auf den Prüfstand: Christian Schindler



Gutes Teamwork ist das A und O: Flughelfer weisen den Helikopterpiloten zentimetergenau ein.

muss jährlich zwei Checkflüge bestehen sowie einen Sicherheitskurs besuchen. Darüber hinaus wird er alle sechs Monate eingehend vom Fliegerarzt durchgecheckt. «Im Sommer kann dir die Hitze bei der Arbeit schon auf den Körper schlagen», berichtet Schindler aus eigener Erfahrung. «Man muss sich selbst gut genug kennen und darf nie mit einem mulmigen Gefühl fliegen.» Wenn rechtzeitig alles angeschaut werde und die Bedenken jedes Teammitglieds ernst genommen würden, gebe es in seinem Beruf jedoch kaum Risiken, kommentiert Schindler. «Ich muss diversen Leuten mein vollstes Vertrauen geben – sie mir allerdings auch, wenn sie bei mir mitfliegen.»

Während der gewöhnlichen Arbeit sitzt er freilich stets alleine im Cockpit. «Ich muss jedes unnötige Gewicht vermeiden, damit ich mehr transportieren kann», erklärt er. Das sei mit der Grund, weshalb ein

Arbeitshelikopter weder mit Autopilot noch mit Navigationssystem oder Winde ausgerüstet sei. «Ich erledige alles selbst», bringt es Schindler auf den Punkt. Grundsätzlich kann sein Airbus HB-ZWT rund eine Tonne heben.

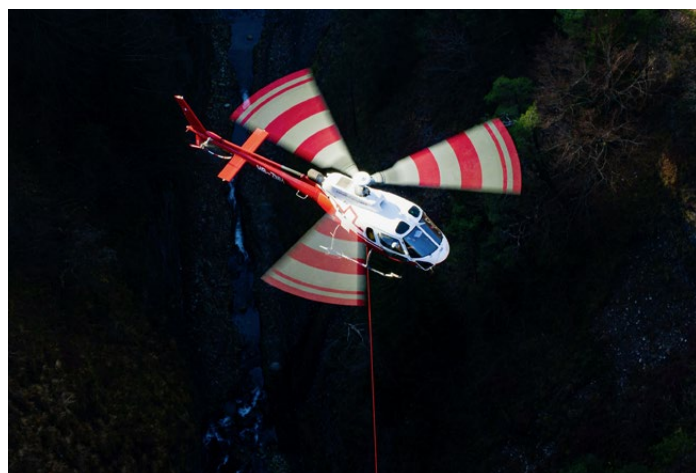
Er bleibt, wo er ist

Eine wichtige Ausnahme von der Ein-Personen-Praxis bilden unter anderem Rettungsflüge: Swiss Helicopter unterstützt die Rega bei Lawinenabgängen und anderen Notfällen. «Wir bringen Suchhunde und Helfer zum Unglücksort oder evakuieren Seitentäler, die im Winter abgeschnitten sind», führt Schindler aus. Verirren sich im Sommer Tiere auf den Alpweiden, was bei einem Gewitter ab und zu passiert, holt er sie mit einem Spezialnetz zurück. Eine willkommene Abwechslung bieten Rundflüge für Privatpersonen: «Ich mag das, weil ich da einfach mal fliegen und es geniessen kann. Sonst bin ich immer sehr auf die Arbeit fokussiert.»

Christian Schindler sieht seinen Beruf als grosses Privileg an. «Ich bin total happy damit», sagt er. «Fliegen bedeutet für mich Freiheit – und durch die Vielfalt unserer Einsätze wird die Arbeit nie eintönig.» Als weiterer Karriereschritt könnte er beispielsweise zur Rega wechseln oder mit einem grösseren Helikopter arbeiten. «Doch dann wäre ich europa-, oder sogar weltweit unterwegs.» Als Familienvater schätze er es sehr, in der eigenen Wohnregion arbeiten zu können. Er lebt mit seiner Frau und seinen Zwillingen in Bürglen UR, ganze zehn Fahrminuten von der Basis entfernt. «So kann ich mittags zu Hause essen. Ausserdem bin ich am Abend gerne bei meiner Familie.» ■



Auch Helikopterpiloten arbeiten im Büro: Wetterprognosen checken und ihr Tagesprogramm durchgehen, lauten ihre ersten Tätigkeiten am Morgen.



Christian Schindlers eindrückliches Arbeitsgerät: Unterlast-Helikopter mit sichtbarem Transportseil.



Shell PANOLIN und Maagtechnic:

Qualität, die verbindet!

Shell Panolin erfüllt die Bioabbaubarkeit nach OECD 301 B und ISO 15380 – eines der wenigen biologisch abbaubaren Produkte mit Bosch Rexroth Freigabe.

T +41 44 824 95 75

E lubricants-ch@maagtechnic.com



MAAGTECHNIC
an ERIKS company

Shell autorisierter Distributor



Made in Switzerland

56767

Ausdauerprofis für die klimafreundliche Baustelle



emissionsfrei – effizient – energiesparend

vollelektrische Bagger und Radlader

Einsatz bis zu 8 Stunden – einfache Lademöglichkeit

Einsatzgewicht von 2 bis 23 Tonnen

Garantie von 5 Jahren oder 10000 Betriebsstunden

SANY – Qualität, die sich auszahlt.



sany-baumaschinen.ch

multi handling
machines. services. success.