

Die Hintergründe zum Skitouren-Drama

Der Kanton Wallis steht unter Schock: Sechs Personen sind von ihrer Tour nicht zurückgekehrt. Nun zeigt sich: Der Wetterumschwung war absehbar – und die Ausrüstung der Opfer offenbar mangelhaft.

Stephanie Schnydrig und Julian Spörri

ZERMATT. Noch herrschte gutes Wetter, als am Samstagvormittag sechs Skitourengehänger in Zermatt aufbrachen. Ihr Ziel: Über den 3590 Meter hohen Col de la Tête Blanche in nur einem Tag nach Arolla – eine Monstertour mit fast 2000 Höhenmetern über hochalpines Gelände und Gletscher. Dabei war klar, dass mit der einsetzenden Staudalage ein heftiger Schneesturm aufziehen würde.

Tatsächlich hat sich das Wetter dann auch sehr schnell verschlechtert – und das Drama einer Walliser Familie nahm seinen Lauf. Die drei Brüder, ihr Onkel, ein Cousin und eine Freundin aus dem Kanton Freiburg kamen nie in Arolla an. «Die Opfer haben alles getan, um sich zu schützen», hielt der Polizeikommandant der Walliser Kantonspolizei, Christian Varone, am Montagmorgen vor den Medien fest. Offenbar versuchten die Skitourengehänger, eine Höhle zu bauen, um sich vor Wind und Kälte zu schützen.

Wetterdienst warnte vor Windböen

Für Anjan Truffer, Bergführer und Rettungschef der Bergrettung Zermatt, ist klar: «Angesichts dieses Wetterberichts geht man nicht auf solche Touren.» Ob das schlechte Wetter nun eine Stunde früher oder später hereingebrochen sei als prognostiziert, spiele dabei absolut keine Rolle. «Mit Gästen wäre ich niemals zu dieser Tour aufgebrochen oder wenn, sicher viel früher schon wieder umgekehrt», sagt der Bergführer.

Meteo Schweiz hatte vor dem Wochenende für die Region Wallis vor Windböen von bis zu 130 km/h gewarnt, ebenso vor «häufigen Niederschlägen», die gegen Samstagabend ergiebig werden. «Die Prognose ist so eingetroffen, wie wir es vorhergesagt hatten», sagt Sarah Baumann von Meteo Schweiz. Beim Gornegrat oberhalb von Zermatt auf 3100 Metern über Meer wurden Windspitzen von 129 km/h gemessen.

Dass sich das Wetter in den Bergen schnell verschlechtern könne, sei an und für sich nichts Aussergewöhnliches, sagt Polizeikommandant Varone. In den Bergen müsse man immer demütig bleiben. «Der Berg entsetzt.»

Der Wettersturz vom Wochenende hat seinen Ursprung in der Staudalage, die einsetzte, während auf der Alpennordseite ein kräftiger Föhn wehte. Dieses Duo – Staulage und Föhn – ist keine Seltenheit, da beides zusammenhängt. Der im Norden auftretende Föhn, der aus südlicher Richtung die Nordhänge der Berge hinunterfällt, bringt zwar aussergewöhnlich warme Luft bis weit ins Alpenvorland hinein. Berggänger allerdings müssen mit schweren Sturmböen oder gar Böen in Orkanstärke (mehr als 117 Stundenkilometer) rechnen. Wenn der Föhnwind zusammenbricht, ist das ein sicheres Anzeichen für einen Wettersturz.

«Wir hatten absolut null Sicht»

Ausser den sechs Skitourengehängern verzichteten wohl die meisten Bergsteigerinnen und Bergsteiger auf eine Tour im Gebiet der Tête Blanche. Darauf lässt zumindest ein Anruf in der Bertolihütte schliessen: «Von 37 angemeldeten Gästen sagten ohne Ausnahme alle ab», sagt Hüttenwartin Florence Schenk. Die Hütte liegt auf zirka 3300 Metern auf einem Felsgrat, den man normalerweise passiert, wenn man von Zermatt nach Arolla gelangen will – auch auf der Haute Route, einer mehrtägigen Skidurchquerung durch die Walliser Alpen, und während der Patrouille des Glaciers (PdG), einem Skitourenrennen über 4000 Höhenmeter.

An der Bertolihütte kamen die verunglückten Skitourengehänger nie vorbei, wie Schenk bestätigt. Am Samstag hatte sich ein besorgtes Familienmitglied bei ihr gemeldet und nachgefragt, weil die Verwandten nicht wie geplant in Arolla eingetroffen waren. Aber: «Wir hatten absolut null Sicht und der Sturm blies mit bis zu 150 Stundenkilometern um die Hütte», so Schenk.



Bis zu neun Rettungshelikopter und ein Super-Puma der Armee standen ab Sonntag im Einsatz.

BILD KANTONSPOLIZEI WALLIS

Daraufhin alarmierte das Familienmitglied um 16.03 Uhr die Kantonspolizei und die Kantonale Walliser Rettungsorganisation (KWRO). Zu diesem Zeitpunkt war die Gruppe noch am Leben: Um 17.19 Uhr gelang es einem Mitglied, den Notruf zu wählen. Dadurch gelangten die Rettungskräfte an die Koordinaten der Vermissten: Sie befanden sich in einem Gebiet auf rund 3500 Metern über Meer, im Bereich des Col de la Tête Blanche.

Wohl Training für Wettkampf

Doch zunächst war an eine Rettung nicht zu denken. «Die Wetterbedingungen waren katastrophal», erklärt der Polizeikommandant der Walliser Polizei, Christian Varone. Es windete stark und die Sichtverhältnisse waren schlecht. «Es herrschte absolut kein Flugwetter», ergänzt Anjan Truffer. Zwar seien Retter auf Ski von Zermatt und Arolla aus gestartet, um die Vermissten zu suchen. Doch auch sie mussten ihre Suche etwa um 22 Uhr in der Nacht wegen des schlechten Wetters und der grossen Lawinengefahr abbrechen. Am Sonntag stürmte und schneite es weiter, erst am Abend trat die Wetterbesserung ein.

Um 18.30 Uhr konnten Rettungskräfte per Helikopter in der Nähe der Dent-Blanche-Hütte abgesetzt werden und sich zur Unglücksstelle vorkämpfen. Dort fanden sie die fünf Toten. «Wir arbeiteten 24 Stunden am Tag, um das Unmögliche zu versuchen», sagt Varone – mit neun Helikoptern, einem Super-Puma der Armee und bis zu 35 Rettungskräften. Die sechste Person gilt nach wie vor als vermisst. Rettungschef Anjan Truffer vermutet, dass diese Person das Lawinensuchgerät vielleicht nicht dabei hatte, mit dessen Hilfe man sie aufspüren könnte. Möglicherweise war das Gerät auch nicht angeschaltet oder die Batterien waren leer.

Gemäss der Startliste der Patrouille des Glaciers bereitete sich wohl zumindest ein Teil der verunglückten Skitourengruppe auf den prestigeträchtigen Wettkampf vor. Auch Truffer erzählt, dass die Opfer wie Rennläufer gekleidet waren: Sie trugen demnach dünne Rennanzüge, die kaum

Wärme verleihen. Wenn die Temperaturen in tiefe Minusbereiche fallen und ein Schneesturm tobt, friert der Körper damit schnell aus. «Wir kennen das leider allzu gut, dass die Leute mit nicht angemessener Bekleidung in den Bergen unterwegs sind», sagt Truffer. Das gebe in die gleiche Richtung wie Trailläuferinnen und -läufer im Sommer, die in Turnschuhen aufs Matterhorn liefen.

Neben guter Kleidung betont Truffer, wie wichtig das richtige Material für die Orientierung sei: «Das Smartphone gehört da sicher nicht zum geeigneten Werkzeug.» Denn in eisiger Kälte halte der Akku höchstens ein paar Stunden. «Das Beste für die Orientierung sind GPS-Geräte, mit Ersatzbatterien», so Truffer. Auch die «altmodische» Variante mit Karte und Kompass sei eine Möglichkeit. Egal, wofür man sich letztlich entscheide, das Wichtigste sei, den Umgang mit den Orientierungsmaterialien zu beherrschen. Denn sonst nützen auch die teuersten und modernsten Geräte nichts.

Erinnerungen an 2018 werden wach

Das tragische Unglück erinnert stark an die Tragödie 2018 an der Pigne d'Arolla, einem 3787 Meter hohen Berg nahe Arolla.

Route der verunglückten Skitourengruppe



QUELLE: OSM, LIZENZ ODBL 1.0/KARTE: STB



«Mit Gästen wäre ich niemals zu dieser Tour aufgebrochen.»

Anjan Truffer
Rettungschef und
Bergführer

Das bestätigt auch Rettungschef Anjan Truffer: «Natürlich beginnt man sofort, Parallel zu ziehen, nicht zuletzt, weil die Wetterprognosen fast eins zu eins gleich lauteten.»

Damals lief eine Skitourengruppe einen Streckenabschnitt der Haute Route, und zwar jenen zwischen der Dix-Hütte und der Vignettes-Hütte oberhalb von Arolla. Am Vorabend war schon klar, dass eine Schlechtwetterfront über das Gebiet ziehen und schlechte Sicht, Schneefall und starke Winde mit sich bringen würde.

Als die Bergsteiger am schicksalhaften 29. April um 6.30 Uhr aufgebrochen waren, herrschte zunächst noch gutes Wetter. Doch bald brach das Unwetter mit voller Wucht über die Skitourengehänger herein. Statt abzubauen, irrte die Gruppe weiter Richtung Gipfel und schliesslich hinunter in Richtung Vignettes-Hütte, die sie aber nie erreichte. In der Nacht mit Windböen von rund 200 Stundenkilometern erfuhren sieben Skitourengehänger aus der Gruppe von zehn Leuten, rund 550 Meter entfernt von der rettenden Hütte.

Die Ermittlungen der Walliser Staatsanwaltschaft auf den genauen Umständen des aktuellen Unglücks bei der Tête Blanche laufen unterdessen. Generalstaatsanwältin Beatrice Pilloud warnt davor, die verunglückten Personen voreilig zu verurteilen. Aus Respekt vor dem Umfeld der Opfer und den Opfern dürfe man jetzt keine «vorgefertigten Schlüsse» ziehen.

In der Heimatgemeinde der Verunglückten sitzt der Schock derweil besonders tief: «Als die Polizei den Tod von fünf Skitourengehängern bestätigte, versetzten wir uns in das enorme Leid der Familie. Die ganze Gemeinde hat am Wochenende wenig geschlafen», sagt Sébastien Menoud, Gemeindepäsident von Vex. Die Familie sei bekannt im 1800-Seelen-Dorf, sie engagiere sich in Vereinen und der Politik. Eines der Todesopfer amte seit 1. März als Mitglied des Gemeinderates von Vex. «Die Bevölkerung und die Behörden werden viel Solidarität zeigen», sagt Menoud, «aber diese Unterstützung kann die verstorbenen Menschen nicht ersetzen.»

Über den Wolken Markus Müller über Kinderkrankheiten neuer Flugzeuge und erfolgreiche Teamarbeit im Cockpit

Alte Flugzeuge und Piloten – besser als neue und junge?

Alte Flugzeuge sind besser als neue und alte Piloten sind besser als junge? Diese Frage mag eigenartig klingen. Flugzeugsseitig hat sie mit der Komplexität Verkehrsflugzeug zu tun und mit dem zeitlichen Druck, neue Flugzeuge fast ab Reissbrett verkaufen zu müssen; ohne lange Streckenflugerprobung. Das mag ein Faktor sein für diverse Probleme der neuen Flugzeuge von Boeing. Ein weiterer Faktor ist die Arbeitsqualität. In den USA gibt es gute Ingenieure, aber keine eigentlichen Facharbeiter mit einer Berufslehre wie bei uns. Beim Flugzeughersteller McDonnell Douglas habe ich erlebt, wie bei fehlenden Bestellungen Leute von einem Tag auf den anderen entlassen wurden. Sobald die Fluggesellschaften wieder bestellten, wurden die benötigten Arbeiter, oft ohne jegliche Ausbildung und Erfahrung, für anspruchsvolle Montagearbeiten von der Strasse geholt und angelernt. Die Montage von Hecktriebwerk und Seitenleitwerk übrigens draussen wegen fehlender Hallenhöhe. Swissair hatte ständig ein Team von Mechanikern in Long Beach, um den Bau ihrer Maschinen zu überwachen. Akribisch wurde die Position jeder Niete nachgemessen. War sie nicht korrekt, musste sie ersetzt werden. Im offenen Flügel mussten unsere Leute Znüni-Tüten, Getränkeflaschen und halb gegessene Hamburger einsammeln. Ein weiteres Problem der nicht fachkundigen Arbeiter ist, dass die Montage von Leitungen und Komponenten oft nicht gemäss Konstruktionsplänen gemacht wird. Unsere Techniker stellten das bei Überholungen oder Modifikationen mit Mehrarbeit fest. Während der Untersuchung des Absturzes SR 111 und im Nachhinein bei der Überprüfung der MD11-Flotte kamen unzählige Varianten von verlegten Elektrodrähten – einige hundert Kilometer – zutage, die von den Plänen abwichen. Gute Airlines müssen damit umgehen: mit Kontrollen, eigenem Unterhaltsbetrieb und exaktem Meldewesen.

Linienverkehr die wesentlichen Kinderkrankheiten eines Verkehrsflugzeugs erkannt und behoben sind. Meist sind es Probleme, welche die Flugsicherheit nicht beeinträchtigen und mit Modifikationen gelöst werden können, aber Piloten doch recht fordern und zu Verspätungen oder sogar Flugannullierungen führen. Es gibt aber auch Konstruktionsfehler, die nach vielen Betriebsjahren erst zufällig oder wegen eines Zwischenfalls zutage kommen. Auf der MD11 ist nach einem Start eines der drei Hydrauliksysteme ausgefallen. Eigentlich kein Problem, da alle Hydraulikbezüge durch mindestens zwei unabhängige Systeme bedient werden. Das verbleibende Hydrauliksystem reichte in dem Fall nicht, um die «Slats», die Vorflügel, bei der aktuellen Flugeschwindigkeit an beiden Flügeln einzufahren. Die Auftriebshilfen für den Langsamflug blieben am linken Flügel draussen, während die Klappen am rechten Flügel einfuhren. Preisfrage: Sollte das Flugzeug nach rechts oder links und warum? Die erste richtige Antwort bekommt eine Flasche Wein. Die Querschnitte der Hydraulikzylinder aller Flugzeuge wurden zur Behebung vergrössert. Bei einer A310 fiel nach dem Triebwerkstart in Tel Aviv ebenfalls ein Hydrauliksystem sowie die betroffene Parkbremse aus und das Flugzeug begann zu rollen. Die Piloten versuchten vergebens, es mit der Fussbremse anzuhalten. Sie stellten die Triebwerke ab und steuerten in ihrer Not das Flugzeug vom Rollweg ins Gras, wo es ohne Schaden zum Stillstand kam. Vom Chefpiloten wurden sie für ihre Reaktion gelobt. Allerdings hätten sie nur den Feststellbremshebel lösen müssen und das Bremsssystem hätte funktioniert. Aber wer denkt im Stress schon an so etwas, was in keinem

Kinderkrankheiten im Flugbetrieb

Ich habe diverse Neueinführungen von Flugzeugen erlebt und aktiv begleitet, da die damalige Swissair oft sogenannter «Launching Carrier», also Initiator und Erstkunde des Flugzeugmodells war. Dabei hat sich gezeigt, dass die Einführung eines neuen Flugzeugtyps wesentlich einfacher und problemloser ist, wenn erfahrene Airlines mit ihren Ingenieuren und Piloten frühzeitig im Entwicklungsprozess involviert sind und nicht nur Ingenieure und Testpiloten der Herstellerfirmen. Erstere sind oft Technikfreaks und bauen Features ein, die wenig mit der Praxis im Linienbetrieb und ständig wechselnden Flugbesatzungen zu tun haben. Die Werkspiloten haben in der Regel keine Airline-Erfahrung und kommen oft aus der Militärfliegerei, wo anders geflogen wird als mit dreihundert Passagieren hinter sich und man notfalls einen Schleudersitz hat. Meine Erfahrung ist, dass nach etwa drei Jahren Einsatz im



Linienverkehr die wesentlichen Kinderkrankheiten eines Verkehrsflugzeugs erkannt und behoben sind.

Meist sind es Probleme, welche die Flugsicherheit nicht beeinträchtigen und mit Modifikationen gelöst werden können, aber Piloten doch recht fordern und zu Verspätungen oder sogar Flugannullierungen führen. Es gibt aber auch Konstruktionsfehler, die nach vielen Betriebsjahren erst zufällig oder wegen eines Zwischenfalls zutage kommen. Auf der MD11 ist nach einem Start eines der drei Hydrauliksysteme ausgefallen. Eigentlich kein Problem, da alle Hydraulikbezüge durch mindestens zwei unabhängige Systeme bedient werden. Das verbleibende Hydrauliksystem reichte in dem Fall nicht, um die «Slats», die Vorflügel, bei der aktuellen Flugeschwindigkeit an beiden Flügeln einzufahren. Die Auftriebshilfen für den Langsamflug blieben am linken Flügel draussen, während die Klappen am rechten Flügel einfuhren. Preisfrage: Sollte das Flugzeug nach rechts oder links und warum? Die erste richtige Antwort bekommt eine Flasche Wein. Die Querschnitte der Hydraulikzylinder aller Flugzeuge wurden zur Behebung vergrössert. Bei einer A310 fiel nach dem Triebwerkstart in Tel Aviv ebenfalls ein Hydrauliksystem sowie die betroffene Parkbremse aus und das Flugzeug begann zu rollen. Die Piloten versuchten vergebens, es mit der Fussbremse anzuhalten. Sie stellten die Triebwerke ab und steuerten in ihrer Not das Flugzeug vom Rollweg ins Gras, wo es ohne Schaden zum Stillstand kam. Vom Chefpiloten wurden sie für ihre Reaktion gelobt. Allerdings hätten sie nur den Feststellbremshebel lösen müssen und das Bremsssystem hätte funktioniert. Aber wer denkt im Stress schon an so etwas, was in keinem

«Im offenen Flügel mussten unsere Leute Znüni-Tüten, Getränkeflaschen und halb gegessene Hamburger einsammeln.»

Handbuch steht? Ein Konstruktionsfehler, der auf unsere Intervention behoben wurde.

Pilot als Troubleshooter

In modernen Flugzeugen wird enorm viel aufgezeichnet und viele Daten und vor allem Abweichungen treffen bereits im zuständigen Unterhaltsbetrieb ein, während das Flugzeug noch in der Luft ist. Man wundert sich dann im Cockpit, wenn Fragen aus dem Borddrucker ratern betreffend gesendeten technischen Abweichungen, die für die Piloten nicht einmal sichtbar waren. Das ist mir passiert nach einem Blitzschlag in Johannesburg. Das Kontrollcenter Zürich wollte von uns Triebwerkdaten, es sei ein Triebwerkssatz aufgegeben worden. Das wurde uns von den trägen Instrumenten nicht angezeigt. Es war bekannt, dass sich Triebwerk Nummer 2 im Flugzeugschwanz bei einem Blitzschlag kurzfristig verschlucken kann, was die Elektronik als Triebwerkssatz aufzeichnet, aber die Drehzahl- und Druckinstrumente nicht anzeigen.

Wichtig sind die Beobachtungen der Piloten über Unregelmässigkeiten, weil sie die Zusammenhänge sehen und sie dem Mechaniker, der sich dem Problem nach der Landung annimmt, schildern können. Das kann neben dem akribischen Eintrag ins Logbuch zu einem längeren Austausch zwischen Pilot, Mechaniker und allenfalls herbeigezogenen Technikern führen. Auch wenn die Techniker ein Flugzeug als flugtüchtig und sicher entlassen, hat der Kapitän das letzte Wort, ob er es akzeptiert oder als fluguntüchtig zurückweist. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Mechanikern und Ingenieuren ist letztendlich entscheidend für die sicherere Flugoperation. Es darf durchaus auch etwas Spass dabei sein. So hat der Mechaniker in

Bangkok nach dem vorgeschriebenen umfangreichen Check nach einem Vogelschlag im Anflug ins Logbuch geschrieben: «Vogelschlag Inspektion durchgeführt – keine Beschädigung gefunden – Vogelfamilie informiert.»

Alte und Junge gemeinsam stark

Werden gut erwartete Flugzeuge mit zunehmendem Alter zuverlässiger, so werden Piloten, je länger sie fliegen, erfahrener. Das heisst nicht, dass sie besser sind, aber es gibt Momente, wo die Erfahrung zählt. Deshalb sind eine gute Mischung und das Zusammenbringen von Erfahrung, fliegerischem Können, Wissen, Ideen, Entschlossenheit und Führung enorm wichtig. Das wird mit dem vor Jahren eingeführten Crew Resource Management (CRM) konsequent geschult. Das heute in der Fliegerei weltweit etablierte CRM geht auf die Erkenntnis zurück, dass trotz enormen technischen Fortschritts die Flugsicherheit nicht besser wurde wegen menschlichen Versagens und mangelnder Zusammenarbeit der Crew. Mit der Einführung von CRM wurde aus den Einzelkämpfern im Cockpit mit den allmächtigen vier streifigen Kapitän ein erfolgreiches Cockpit-Team mit dem Resultat einer signifikanten Abnahme von Flugunfällen. Es ist durchaus üblich, dass in schwierigen oder gar Notsituationen der junge Co-Pilot mit Anweisungen des Kapitäns fliegt und der erfahrene Kapitän die Checklistenarbeit macht, die Kommunikation mit den Bodenstellen und der Kabinenbesatzung aufrechterhält, den Überblick behält und so seine grosse Erfahrung einbringt. Früher war es eher umgekehrt und der Kapitän machte alles, zurückführbar auch auf das Training, wo den Kapitänen mehr abverlangt wurde als den Co-Piloten. Noch in der DC10-Umschulung sagte uns der Fluglehrer alter Schule, wir Co-Piloten würden einfach fliegen, der Flight Engineer arbeiten und die Kapitäne denken und entscheiden. CRM ist zunehmend ein Thema in Spätlern und für Chirurgie-Teams und wird unter Bezug von CRM-Piloten-Instrukturen eingeführt. Die Herausforderung ist im Cockpit und im Ärzte-Team ähnlich. Das wurde auch in Schaffhausen erkannt, wie ich anlässlich einer Besichtigung des Kantonsspitals feststellen konnte. Die Checklisten in der Notfallstation erinnerten mich stark an die Arbeit im Cockpit.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige

Zeitung nicht erhalten? Geben Sie uns Bescheid!

Haben Sie Fragen? 052 633 33 66, aboservice@shn.ch, www.shn.ch/aboservice

