



Einer von drei K-Max, die bei der im lichtensteinischen Balzers beheimateten Firma Rotex im Einsatz sind.

Foto: ZVG

Rotex – die Aussenlast-Spezialisten

Wie ein grosses, ausserirdisches Insekt hovert der Helikopter über dem Wald. Nicht-Fachleute schauen ungläubig hoch, die Insider aber wissen: Hier ist Rotex im Einsatz und das «Insekt» ist ein K-Max von Kaman.

Drei dieser speziellen Arbeitshelikopter setzt neuerdings die im lichtensteinischen Balzers beheimatete Firma Rotex ein. Die neuste Maschine wurde offiziell am 23. Oktober 2017 in Dienst gestellt. Rotex Helicopter AG wurde im Jahr 1997 gegründet und fokussiert sich seither ausschliesslich auf die Lastenfliegerei. Der einsitzige K-Max (siehe Kasten auf der rechten Seite) wurde kompromisslos für genau diese Arbeiten entwickelt. Zwischenzeitlich haben die Helikopter von Rotex bereits gegen 45 000 Flugstunden absolviert. Rotex setzt als einziges europäisches Helikopter-Unternehmen auf dieses US-Produkt.

Die Aussenlast-Spezialisten

Treffender könnte die Überschrift der Rotex-Website das Einsatzspektrum nicht



Urs Riebli, Inhaber der Rotex Helicopter AG.

umschreiben. Forst, Bau und Montagen sind das tägliche Betätigungsfeld. Urs Riebli, Eigentümer von Rotex: «Rund 70 Prozent unserer Einsätze betreffen die Forstwirtschaft, der Rest sind Montage- und Transportaufträge. Beim Kundenstamm ist die Aufteilung aber genau umgekehrt. Nur rund 30 Prozent unserer Kunden kommen aus der Forstwirtschaft.» Holzen ist also nicht mehr das Haupteinkommen. Urs Riebli: «In diesem Bereich müssen wir kämpfen. Und natürlich schauen wir auch über die Grenzen.» Der Inhaber zeigt ein Geschäftsfeld auf, in dem sich Rotex besonders auszeichnet: die Spezialholzerei. Immer mehr besteht Bedarf, stehende Bäume im Bereich von Energieanlagen, Bahnlinien, Strassen, Siedlungen oder Bachtobel ohne Flurschaden auszufliegen. Dies können ganze Bäume,

oder vom stehenden Baum abgesägte Teile sein. In diesem Zusammenhang spricht Riebli auch ein anderes wichtiges Thema an: gut ausgebildetes Bodenpersonal. Rotex bildet seine Flughelfer selber aus; je rascher die Mitarbeiter über die ganze Bandbreite an Kompetenzen verfügen, umso effizienter sind sie einsetzbar.

Die Vorteile der Spezialholzerei sind offensichtlich. Im Gegensatz zu konventionellem Baumfällen dauern so Strassen- und Bahnsperren oder Stromunterbrüche nur Minuten statt Stunden. Es sind keine schweren Gerätschaften vor Ort nötig (Kran, LKW etc.) und zurück bleibt lediglich etwas Sägemehl.

«Schneller als dem Borkenkäfer lieb ist»

Schmunzelnd liest man diese Aussage von Rotex. Holz wird mehrheitlich im Herbst geloggt. Da aber das kleine Tier im Tessin und Graubünden letzten Sommer aktiv war, wurden diese Arbeiten auch im Sommer ausgeführt. Urs Riebli nennt einige Vorteile des Rotex-Loggins: «Holzen mit dem Helikopter hinterlässt keine Seilschneisen und Rückegassen. Es ist ein schonungsvoller Holztransport für den Bestand und den Boden. Mit dem Ausfliegen von Ganzbäumen und dem Verarbeiten an der Absetzstelle ist der Ertrag optimal. Mit einem K-Max fliegen wir pro Tag bis 600 Kubikmeter aus.» Dem anzufügen ist, dass der K-Max seine Arbeit erstaunlich leise verrichtet und mit nur wenig Downwash die Kollegen am Boden nicht gefährdet. Urs Riebli: «Bei uns steht die Sicherheit aller Beteiligten immer an erster Stelle.»

Geschäftsstelle Kägiswil

Von der Homebasis in Balzers aus wird die Kundschaft der Ostschweiz betreut. Für die restliche Schweiz sind Projektleiter von Kägiswil zuständig. An diesem Standort befindet sich ebenfalls die Einsatzleitung. Rund 40 Mitarbeitende zählt Rotex heute.

Grapple

Grapple ist eine hydraulisch betriebene Helikopter-Holz-Greifzange (siehe Bild unten), die dort zum Zuge kommt, wo Holz aus schwierigem Gelände oder aus Gefahrenzonen abtransportiert werden muss. Der Einsatz des vom Cockpit aus bedienten Werkzeugs ist vielfältig. Überall dort, wo es für das Bodenpersonal schwierig oder gefährlich ist, wird die Holzzange eingesetzt: So zum Beispiel in steilem Gelände, in Bachläufen oder Seen wo Baumstämme entfernt oder auf eine Stromleitung gekippte Bäume weggehoben werden müssen. ☐

Max Ungricht



Kaman Aerospace K-Max

Die meisten Helikopter, die heute im Einsatz stehen, wurden multifunktional designed. Sie werden für Personen-, Medevac-, Transport- und Unterlastflüge eingesetzt. Nicht so der K-Max: Dieser Helikopter ist kompromisslos für die Arbeiten am Haken konstruiert. Der Einsitzer mit seiner extrem schmalen Bauweise (Alu) erlaubt dem Piloten exzellente Sicht. Das Flettner-Rotorsystem mit zwei Masten und gegenläufigen Zweiblatt-Propellern verursacht wenig Lärm und kaum Downwash. Das Leergewicht des Helikopters ist niedriger als die Nutzlast! Dank fehlendem Heckrotor entfällt bei der Arbeit am Boden eine Gefahrenquelle. Urs Riebli lobt die robuste Bauart und hohe Zuverlässigkeit seiner Helikopter.

Die Helikopter werden für die 100-Stunden-Kontrolle jeweils nach Balzers zurückgeflogen (Swiss Helicopter). Bei Einsätzen im Ausland ist ein Mechaniker mit dabei, so wie zum Beispiel kürzlich in Schottland.

Wie werden die Piloten auf diesen Typ eingewiesen? Urs Riebli: «Angehende K-Max-Piloten werden zunächst auf einem Huskey-Doppelsitzer eingewiesen. Danach folgt der Solo-Erstflug auf dem K-Max. Diese Art der Einweisung ist erfolgreich.»

Bisher wurden zirka 45 K-Max gebaut, Urs Riebli: «Der Helikopter hat sich über die Jahre hinweg bewährt. Als geeignet zeigt sich ebenfalls unsere Einflottenstrategie. Das einzig kleine «Aber» betrifft die Instrumentierung. Analoginstrumente sind Wartungsanfällig und entsprechen nicht mehr dem neusten Stand. Daher werden wir diesen Frühling anfangen, unsere Cockpits gemäss heutigem Standard aufzurüsten.» Die beiden älteren Helikopter von Rotex (HB-ZIH und HB-ZGK) haben bereits über 18 000 Flugstunden totalisiert. Für die Kaman Aerospace Corporation ist Rotex ein Vorzeigekunde. Urs Riebli: «Unsere Helikopter sind regelmässig im Hangar stationiert. Die meisten Wartungsarbeiten werden unter Dach ausgeführt. Neben der ordentlichen Wartung kann somit auch mehr in die Pflege unserer Helikopter investiert werden. Das kommt den Maschinen sicher zugute; sie sind nicht den gleichen Witterungseinflüssen ausgesetzt wie beispielsweise in Kanada. Dort kommt es oft vor, dass ein K-Max über Monate nie auf eine Basis zurückkommt und die Wartung ausschliesslich im Freien stattfindet. Unser Unterhalt zahlt sich aus.» www.rotex-helicopter.ch

Kaman K-1200 K-Max – Technische Daten

Rotordurchmesser	2 x 14,70 m
Länge über alles	2 x 15,85 m
Höhe über alles	2 x 4,14 m
Fahrwerkbreite	2 x 3,80 m
Turbine	Honeywell T5317A-1
Leistung	1343 kw / 1500 PS
Max. Reichweite	480 km
Reisegeschwindigkeit	185 km/h
Dienstgipfelhöhe	4600 m ü.M.
Leergewicht (ohne Treibstoff)	2300 kg
Max. Startgewicht mit Aussenlast	5443 kg
Max. Hebevermögen	2722 kg
Besatzung	1 Pilot (keine Passagiere)
Reichweite	480 km