



Die sehr oft im öffentlichen Interesse eingesetzten Helikopter wie dieser H125 Ecureuil auf dem GLP Glacier du Trient können dank touristischer Flüge besser ausgelastet werden. Foto Nick Däpp / Les hélicoptères d'intérêt public très souvent utilisés, tels que cet Écureuil H125 sur la PAM du Glacier du Trient, sont mieux exploités grâce aux vols touristiques.

Swiss Helicopter Association: Heli-Profis brauchen Gebirgstraining Gebirgslandeplätze sind notwendig

Helikopterflüge sind für viele Lebensbereiche in den Bergen unersetzlich. Nur dank regelmässigen Trainings können die Schweizer Helikopterunternehmen den bestehenden, hohen Sicherheitsstandard ihrer Gebirgspiloten sicherstellen und neue Piloten an diese anspruchsvollen Aufgaben heranführen. Im folgenden Argumentarium zeigt die Swiss Helicopter Association (SHA) auf, warum Gebirgslandeplätze notwendig sind, um den Service public in den Berggebieten mit Helikoptern sicherstellen zu können.

Transporte für hochalpine Baustellen, die Erstellung von Lawinenverbauungen, Lawinensprengungen zur Sicherung von Siedlungen, Verkehrswegen und Wintersportgebieten, Transporte für die Bergbauernhilfe, Hütten- und Alpversorgung, Montageflüge für Antennen und Seilbahnen sowie Einsätze bei ausserordentlichen Naturereignissen und Rettungsmissionen für Menschen und Tiere sind nur einige der vielfältigen Aufgaben, welche Helikopter zugunsten der Bevölkerung in den Berggebieten wahrnehmen. Für Ausbildung und Training der Schweizer Gebirgs-

piloten, die weltweit ein hohes Ansehen geniessen, spielen auch touristische Flüge zu Gebirgslandeplätzen eine wichtige Rolle. Dazu gehört das Heliskiing während gewisser Wintermonate: Diese Flüge sind dann praktisch die einzigen, beziehungsweise die wichtigsten Flüge für die Flugunternehmen und eine wertvolle Beschäftigung für die Bergführer.

Flugtechnische Bedeutung der GLP

Gebirgslandeplätze (GLP) in ausreichender Anzahl sind zwingend nötig, um einen Gebirgs- beziehungsweise Gletscherlande-

ausweis zu erwerben und zu erhalten. Zum Erhalt seiner Gebirgslizenz muss jeder Pilot jährlich mindestens 50 Gebirgslandungen durchführen. In der Schweiz haben total circa 400 Helikopter- und Flächenflugpiloten die Gletscherpiloten-Lizenz (MOU-Lizenz). Alleine zum Erhalt dieser Lizenzen sind gesamtschweizerisch 20'000 Gebirgslandungen notwendig.

Rettungspiloten werden im Rahmen der Weiterbildung zuerst durch Rundflüge in den Alpen und dann mit touristischen Flügen und Landungen auf GLP in die Gebirgsfliegerei eingeführt. Ein Pilot benötigt rund 1000 Flugstunden, bevor er Unterlasten fliegen kann; bis ein Pilot auch heikle Rettungen ausführen kann, benötigt er in der Regel weitere rund 1000 Flugstunden. Auch die erfahrensten Piloten brauchen ein aktuelles Training; dieses holen sie sich (auch) durch touristische Flüge auf GLP. Erst dadurch lernen sie die Gegend (Windverhältnisse, Wetterentwicklung, Landemöglichkeiten) kennen, was ihnen später erlaubt, Rettungen auch bei schwierigen Wetterbedingungen durchzuführen.

Transportflüge finden typischerweise in Höhenlagen unter 2500 bis 3000 Meter statt. Einzig Gebirgslandungen ermöglichen ein regelmässiges Training in grösseren Höhenlagen. Ohne dieses Training wären auch die Rettungen auf 7000 Metern im Himalaya durch Schweizer Helikopterpiloten nicht möglich gewesen.

Gebirgs-Know-how braucht Training

Würden die touristischen Flüge auf die GLP wegfallen, so müsste das Minimal Training mit Schul- und Trainingsflügen im Gebirge erworben werden – was ökologisch nichts bringt (da nicht viel weniger Flüge ausgeführt werden müssten) und ökonomisch sogar absolut unsinnig wäre: Um das Training realitätsgetreu zu gestalten, müssten die Helikopter zusätzlich mit unnötigen Lasten beladen werden.

Auch für die übrige Pilotenausbildung in der Schweiz spielen die GLP eine übergeordnete Rolle. So sind die meisten derjenigen Piloten, welche GLP befliegen, Fluglehrer. Sie sind es, welche den Pilotenanwärtern in der Schweiz (für Klein-, Gross- und Militärluftfahrzeuge) die Grundlagen der Fliegerei in den Bergen vermitteln. Die Fähigkeit dieser Fluglehrer, Landungen im Gebirge durchführen zu können, schlägt sich in einer qualitativ hochwertigen Pilotenausbildung nieder, welche auch Notlandungen in gebirgigen Regionen im Programm hat.

Das regelmässige Training auf GLP ist für die Helikopter und Besatzungen zwingend notwendig, um moderne Gebirgsrettung zu leisten. Dies betrifft im Übrigen nicht nur die (extreme) Hochgebirgsrettung von relativ wenigen Bergsteigern, sondern dies gilt genauso für die Rettungen der "gewöhnlichen" Tou-

risten – Skifahrer, Skitourengeher und Bergwanderer – im gesamten Berggebiet, inklusive Rettungen von Skipisten oder den Bergungen aus Weilern und anderen besiedelten Gebirgsgegenden.

Wirtschaftsfaktor Heliskiing

Festzuhalten ist, dass es die Form von Heliskiing, bei der Skifahrer den ganzen Tag lang via fliegendem Skilift zu jeder beliebigen Stelle geflogen werden, in der Schweiz nicht gibt – im Gegensatz zu Kanada, der Türkei, Chile oder Indien. In der Schweiz dürfen Skifahrer nur zu wenigen, genau bestimmten Landeplätzen geflogen werden und sie fahren von dort ins Tal.

Während der Wintermonate ist Heliskiing für diverse Flugunternehmen und für viele Bergführer und Skilehrer eine der wenigen möglichen Einnahmequellen. Mit einem Verbot von Heliskiing oder zusätzlichen erheblichen Einschränkungen wäre ein Verlust von Arbeitsplätzen in den Bergregionen verbunden – nicht nur bei den Flugunternehmen, sondern auch bei den Bergführern. Dank dieser Möglichkeit wählen vermehrt junge Leute den Bergführerberuf und es entsteht in den alpinen Tourismusregionen kein Mangel an Bergführern. Die Bergführer sind im anspruchsvollen Bergtourismus nicht wegzudenken; sie helfen mit, den Sommertourismus in unseren alpinen Regionen zu beleben, was für die Bergregionen von grosser Wichtigkeit ist.



Fliegen im Gebirge braucht Training – touristische Flüge bieten eine Gelegenheit dazu. Hier ein H125 Ecureuil auf dem GLP Petersgrat. Foto Bruno Siegfried / Voler en montagne nécessite de l'entraînement – les vols touristiques en sont une opportunité. Ici, un Ecureuil H125 sur la PAM du Petersgrat.



Trainingslandungen im Gebirge, hier mit einem Robinson R66 der Valair, sind notwendige Voraussetzungen für zukünftige Profi-Piloten. Foto Valair / L'entraînement des atterrissages en montagne, avec ici un Robinson R66 de la compagnie Valair, est l'une des conditions indispensables pour les futurs pilotes professionnels.

Die touristische Fliegerei und das Heli-skiing tragen wesentlich zu einer erhöhten Sicherheit in der Helikopterfliegerei bei. Ohne diese Flüge wären viele Helikopterunternehmen gezwungen, die Kapazitäten in den Wintermonaten zurückzufahren. Konkret könnten bestimmte Piloten und Flughelfer nur noch saisonal beschäftigt werden. Heli-skiing leistet einen massgeblichen Beitrag zur Verbilligung der Arbeitsfliegerei, der Rettungsfliegerei und der Erhöhung der Sicherheit in der Fliegerei.

Heliskiing subventioniert Rettungspikett

Ohne Heliskiing könnten die teuren Fluggeräte weniger genutzt werden. Die Fixkosten würden allein schon aus diesem Grund erheblich stärker ins Gewicht fallen und die Flugstundenpreise überproportional ansteigen. Darüber hinaus müssten die Piloten in dieser Zeit unbezahlte Trainingsflüge absolvieren – was zu einem weiteren überproportionalen Anstieg der Fixkosten führen würde.

Tatsache ist, dass die Rettungsflüge in der Schweiz heute nicht zu kostendeckenden Tarifen durchgeführt werden:

- Die Rega wird von ihren Gönnerinnen und Gönnern in der Luft gehalten: Die Gönnerbeiträge machen 60 Prozent des Gesamtbudgets aus.
- Bei den kommerziellen Unternehmen

werden die Rettungsflüge mit Arbeitsflügen und touristischen Flügen quersubventioniert: Beim Bereitschaftsdienst der Crews, dem Einsatz der Paramedics auch als Flughelfer oder Einsatz des Rettungshubschraubers auch für touristische und / oder Arbeitsflüge werden Synergien genutzt.

- Dank Heliskiing gibt es wieder mehr Bergführer.

Touristische Bedeutung

Heliskiing ist für diverse Regionen von erheblicher touristischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Dabei zählt nicht nur die direkte Wertschöpfung. Alleine schon die Möglichkeit, dass das Angebot Heli-skiing existiert, wertet die Tourismusregion auf. Dies belegt die Walliser Studie zum Tourismus, welche Heliskiing explizit als Teilangebot im Rahmen des Geschäftsfelds "Schneeerlebnis" erwähnt und den direkten und indirekten Nutzen des Heliskiings für die Region als sehr bedeutend qualifiziert. Heliskiing ist ein Angebot mit deutlich überdurchschnittlicher Ausstrahlung und Marketingwirkung, welches explizit in die touristische Gesamtstrategie eingebettet ist.

12,5 Liter pro Heliskiing-Passagier

Von den 54'000 Helikopterflugstunden der SHA-Mitglieder entfielen 2017 rund 5 Prozent oder 2700 Flugstunden auf Heliskiing. Der durchschnittliche Heli-ski-

ing-Flug dauert rund 20 Minuten. Dabei werden jährlich rund 30'000 Personen befördert (2700 Flugstunden x 4 Passagiere pro Flug x 3 Flüge pro Flugstunde).

Ein Heliskiing-Tourist verbraucht für einen Heliskiing-Flug durchschnittlich gerade einmal etwa 12,5 Liter Treibstoff. Dieser Verbrauch ergibt sich aus dem Stundenverbrauch von rund 150 Litern des beim Heliskiing am Häufigsten eingesetzten Ecureuil-Helikopters. Dies ist in der Regel nur ein Bruchteil dessen, was der Tourist für die An- und Abreise an seine Feriendestination verbraucht.

Moderater Treibstoffverbrauch

Der Energieverbrauch des Heliskiing-Fluges liegt im Rahmen des Energieverbrauchs eines Skifahrers, der die Bergbahnen benutzt. Der gesamte jährliche Treibstoffverbrauch für Heliskiing in der Schweiz beträgt rund 400'000 Liter. Dies entspricht etwa zweimal dem Verbrauch eines typischen Passagierflugzeuges auf der Strecke Zürich – Rio de Janeiro retour oder Zürich – Vancouver retour.

Eine Person, welche einen Heliskiing-Flug macht, braucht rund 60-mal weniger Kerosin als ein Transatlantikflug mit 250 Passagieren und einem entsprechenden Treibstoffverbrauch von 200'000 Litern pro Retourflug ausgeht. Wer also seine Ferien in der Schweiz ver-

bringt, statt über den Atlantik zu fliegen, könnte 60 Heliskiing-Flüge absolvieren, und hätte ökologisch noch immer einen kleineren ökologischen Fussabdruck hinterlassen, als durch den, welchen er bei einem Transatlantikflug hinterlässt. Dasselbe gilt, falls jemand zum Heliskiing nach Kanada ausweichen muss – auch dort schlägt der Transatlantikflug erheblich stärker zu Buche, als das gesamte Heliskiing danach!

Positive Effekte nutzen statt auslagern

Der individuelle oder gesamte Treibstoffverbrauch für Heliskiing oder die Gletscherfliegerei ist schliesslich auch in Relation zu setzen zu den Tagestouristen, die während der Saison täglich zum Beispiel in die Flumserberge, ins Hoch Ybrig, nach Flims/Laax oder noch weiter weg fahren. In jede der erwähnten Destinationen fahren täglich rund 2000 Fahrzeuge. Jedes davon verbraucht für An- und Rückfahrt wohl erheblich mehr Treibstoff als die 12,5 Liter, die ein Heliskiing-Tourist verbraucht.

Das Weiterbestehen der GLP und des Heliskiing weisen global betrachtet wohl sogar eher eine positive Klimabilanz aus, als deren Aufhebung: Wären die

touristischen Flüge auf die GLP in der Schweiz nicht mehr möglich, so würde ein grosser Teil dieser Flüge wohl einfach ins Ausland verlagert. Insgesamt dürfte damit die Ökobilanz wegen der damit verbundenen Langstreckenflüge sogar erheblich schlechter werden. Die Schweiz würde einmal mehr einen Teil der CO₂-Emissionen einfach exportieren.

Ohne bleibenden Eingriff in die Natur

Landungen erfolgen fast ausschliesslich dort, wo es nur Schnee hat, womit ein Schaden für die Flora zum vornherein ausgeschlossen ist. Auch die Tierpopulation hält sich in den Höhen des Heliskiings und der Gletscherlandungen von typischerweise über 3000 Metern über Meer in Grenzen. Steinböcke sind in diesen Höhen schon im Sommer äusserst selten anzutreffen. Ihr Einstandsgebiet liegt im Sommer in Höhen von maximal 3200 Metern und im Winter noch wesentlich tiefer. Der GLP Wallis Südost beispielsweise liegt auf über 3'450 Metern über Meer. Dort ist allein schon aufgrund der Höhenlage kein Wild anzutreffen; kommt noch dazu, dass sich diese GLP sogar alle auf dem Gletscher befinden – wo sich Wild zum vornherein nie aufhält.

Entsprechend gering wäre die rein theoretische Wahrscheinlichkeit, dass dort Wild durch die fliegerischen Aktivitäten gestört werden könnte.

Zu erwähnen ist, dass sich das Wild sehr rasch an Flugzeuge und Helikopter gewöhnt – anders als die Menschen, die sich vom blossen Wissen um Flugbewegungen gestört fühlen können. Dies beweisen die Wildbestände an allen Flughäfen und um die Heliports – so die nistenden Adler im Bereich des Anfluges auf den Heliport Zermatt oder gar die Rehe, Wildschweine und Biber am Flughafen Zürich.

Heliskiing ist immer von Bergführern begleitet. Diese sorgen dafür, dass ab der Waldgrenze immer dieselben Spuren und Wege benutzt werden, damit das Wild nicht unnötig gestört wird. Skitourenfahrer ohne Führung halten sich leider nicht immer an dieses Gebot. Gebirgslandungen hinterlassen keine bleibenden Spuren und stellen keinen bleibenden Eingriff in die Natur dar.



Dank der klar definierten Gebirgslandeplätze – im Umkreis von 400 Metern um eine Koordinate – sind die Landungen auf wenige Plätze konzentriert, hier beim GLP Jungfrauoch. Foto Bruno Siegfried / Grâce à des places d'atterrissage en montagne clairement définies – dans un rayon de 400 mètres autour d'une coordonnée – les atterrissages sont concentrés sur quelques endroits, à l'image ici de la PAM du Jungfrauoch.



Berufspiloten der Arbeits- und Rettungsfliegerei haben ihre Erfahrung oft mit touristischen Flügen, wie hier zum Petersgrat, aufbauen können. / Les pilotes professionnels actifs dans les travaux et le sauvetage aérien ont souvent acquis leur expérience grâce aux vols touristiques, à l'image ici du Petersgrat. Photo Bruno Siegfried

SHA: les pros de l'hélico ont besoin d'entraînement en montagne

Les places d'atterrissage en montagne sont indispensables

L'hélicoptère reste irremplaçable dans de nombreux domaines de la vie en montagne. La formation continue est le seul moyen pour les sociétés suisses d'hélicoptères de garantir le niveau de sécurité actuel très élevé de leurs pilotes alpins, et de guider les nouveaux pilotes jusqu'à ces tâches très exigeantes. La Swiss Helicopter Association (SHA) veut démontrer avec les arguments suivants, les raisons pour lesquelles les places d'atterrissage en montagne sont nécessaires pour assurer le service public au moyen d'hélicoptères en milieu alpin.

Les transports liés aux chantiers de haute montagne, la création de barrières anti-avalanches, le dynamitage d'avalanches permettant de sécuriser les zones habitées, les voies de circulation et les régions de sports d'hiver, les transports liés à l'aide aux paysans de montagne, à l'approvisionnement des alpages et aux cabanes alpines, les installations d'antennes et de téléphériques, sans oublier les interventions spéciales réalisées dans le cadre de phénomènes naturels ainsi que les missions de sauvetage pour l'homme et les animaux, ne sont qu'une partie des

multiples tâches réalisées par les hélicoptères en faveur de la population alpine. Les vols touristiques à destination des places d'atterrissage en montagne jouent également un rôle important dans la formation et l'entraînement des pilotes alpins suisses, lesquels jouissent d'une importante réputation dans le monde entier. Cela comprend l'hélicski durant les quelques mois d'hiver: ces vols sont quasiment les seuls, voire les plus importants pour les compagnies aériennes, et constituent également une activité précieuse pour les guides de montagne.

Signification technique des PAM sur le plan aérien

Un nombre suffisant de places d'atterrissage en montagne (PAM) est indispensable pour acquérir et conserver une licence d'atterrissage en montagne, ou respectivement sur un glacier. Pour maintenir sa licence de montagne, chaque pilote doit effectuer au moins 50 atterrissages en montagne par année. En Suisse, près de 400 pilotes d'hélicoptère et d'avion possèdent la licence de vol en montagne (licence MOU). Le seul maintien de ces licences exige à lui seul plus de 20'000 atterrissages en montagne dans toute la Suisse.

L'initiation au vol en montagne des pilotes de sauvetage commence par le survol des Alpes, puis par des vols touristiques et des atterrissages sur les PAM. Un pilote nécessite environ 1'000 heures de vol avant de pouvoir évoluer avec des charges à l'élingue; il lui faudra environ 1'000 heures de plus pour réaliser les sauvetages les plus délicats. Même les pilotes les plus expérimentés ont besoin d'un entraînement actuel; ces derniers sont (également) obtenus par le biais de vols touristiques sur les PAM. Seule façon pour eux d'apprendre à connaître la région (conditions de vent, conditions météorologiques, possibilités d'atterrissage), et ceci leur permettra plus tard de porter secours, même en conditions météorologiques difficiles.

Les vols de transport ont généralement lieu à des altitudes inférieures à 2'500 jusqu'à 3'000 mètres. Seuls les atterrissages en montagne permettent un entraînement régulier à des altitudes plus élevées. Sans cette formation, les pilotes d'hélicoptères suisses n'auraient pas été en mesure de réaliser les sauvetages dans l'Himalaya, à 7'000 mètres d'altitude.

Le savoir-faire en montagne exige de l'entraînement

Si les vols touristiques à destination des PAM devaient disparaître, il faudrait alors se tourner vers une formation minimale, incluant des vols de formation et d'entraînement en montagne – ce qui n'apporterait rien au niveau écologique (car le nombre de vols à réaliser ne serait pas beaucoup plus petit) et serait même économiquement absolument insensé: les hélicoptères seraient en effet contraints d'emporter des charges inutiles pour rendre l'entraînement réaliste.

Les PAM jouent d'autre part un rôle de premier plan pour l'ensemble des différentes formations de pilotes en Suisse. Ainsi, la plupart des pilotes adeptes des PAM, sont également des instructeurs de vol. Ce sont eux qui transmettent aux candidats pilotes en Suisse (pour les petits-, les grands- et les avions militaires) les bases du vol en montagne. La capacité de ces instructeurs de vol à effectuer

des atterrissages en montagne reflète une formation de très haute qualité, laquelle prévoit également au programme des atterrissages d'urgence en régions montagneuses.

L'entraînement régulier sur les PAM est essentiel pour que les hélicoptères et les équipages puissent offrir les sauvetages en montagne les plus modernes. Cela ne s'applique du reste pas seulement au sauvetage (extrême) en haute montagne d'un nombre relativement restreint de grimpeurs, mais également au sauvetage de touristes « ordinaires » – skieurs et autres randonneurs – dans l'ensemble du massif alpin, y compris les sauvetages sur pistes de ski ou les évacuations dans les hameaux et autres zones de montagne habitées.

Les facteurs économiques de l'hélicski

Force est de constater que le type d'hélicski consistant à transporter des skieurs toute la journée à un endroit quelconque via un skilift aérien n'existe pas en Suisse, contrairement au Canada, à la Turquie, au Chili et à l'Inde. En Suisse, les skieurs ne peuvent débarquer que sur un nombre restreint et bien défini de places d'atterrissage, avant de rejoindre la vallée à partir de là.

Pour certaines compagnies aériennes ainsi que pour de nombreux guides de montagne et autres moniteurs de ski,



Hochgebirgslandungen, hier auf dem GLP Glacier de Tsanfleuron, stellen besondere Anforderungen an das Können der Piloten. / Les atterrissages en haute montagne, avec ici la PAM du Glacier du Tsanfleuron, imposent des exigences particulières face aux capacités des pilotes. Photo Richard Chapuis



Typische Heliskiing-Helikopter wie dieser H125 Ecureuil, hier auf dem GLP Jungfrauoch, verbrauchen pro Stunde rund 150 Liter Treibstoff. / Les hélicoptères typiquement utilisés pour l'héiski, avec ici l'Écureuil H125 sur la PAM du Jungfrauoch, consomment environ 150 litres de carburant à l'heure. Photo Heli TV

l'héiski reste l'une des rares sources de revenus possibles durant les mois d'hiver. L'interdiction de l'héiski, ou toutes restrictions supplémentaires importantes engendreraient une perte d'emplois dans les régions montagneuses – non seulement au niveau des compagnies aériennes, mais aussi des guides de montagne. De plus en plus de jeunes choisissent le métier de guide de montagne grâce à cette option, et les régions touristiques alpines ne sont pas en manque de guides de montagne. Les guides de montagne sont incontournables face à ce tourisme de montagne exigeant; ils contribuent à revigorer le tourisme estival dans nos régions alpines, lequel revêt une importance capitale pour les régions montagneuses.

L'aviation touristique et l'héiski contribuent de manière significative à accroître la sécurité des vols en hélicoptère. Sans ces vols, de nombreuses compagnies d'hélicoptères seraient obligées de réduire leur capacité durant les mois d'hiver. En d'autres termes, certains pilotes et assistants de vol ne pourraient être employés que de façon saisonnière. L'héiski contribue grandement à la réduction du coût des travaux aériens, des vols de sauvetage et à l'accroissement de la sécurité au sein de l'aviation.

L'héiski subventionne le piquet de sauvetage

Sans héiski, les coûteux appareils seraient

moins utilisés. Pour cette seule raison, les coûts fixes seraient beaucoup plus importants et le prix de l'heure de vol augmenterait de manière disproportionnée. Les pilotes devraient en outre effectuer, durant cette période, des vols d'entraînement non rémunérés, ce qui entraînerait une nouvelle augmentation disproportionnée des coûts fixes.

Le fait est qu'en Suisse les vols de sauvetage ne sont actuellement pas effectués à des tarifs couvrant les frais:

- La Rega est maintenue dans les airs par ses fidèles donatrices et donateurs: les contributions en dons représentent 60% du budget total.

- En ce qui concerne les entreprises commerciales, les vols de sauvetage sont subventionnés par des opérations aériennes et des vols touristiques: des synergies sont également utilisées dans le cadre du service sur appel des équipages, de l'engagement des paramédicaux comme assistant de vol ou de l'utilisation des hélicoptères de sauvetage pour les vols de plaisance et/ou les travaux aériens.

- Grâce à l'héiski, le nombre de guides de montagne augmente à nouveau.

L'impact touristique

L'héiski revêt une importance considérable sur le plan touristique et économique

pour bien des régions. On ne parle pas ici de la seule valeur ajoutée. La possibilité de l'existence d'une offre liée à l'héiski améliore à elle seule déjà la région touristique. Un fait confirmé par l'étude valaisanne sur le tourisme, laquelle considère clairement l'héiski comme une offre annexe, entrant dans le cadre du domaine d'activité des « plaisirs de la neige », et qualifie de très significatifs les avantages directs et indirects de l'héiski pour les différentes régions. L'héiski est une offre dont le rayonnement et l'effet marketing sont nettement supérieurs à la moyenne, laquelle est formellement intégrée à la stratégie touristique globale.

12,5 litres par passager héiski

Sur les 54'000 heures de vol réalisées par les hélicoptères des membres de la SHA, 5%, soit 2'700 heures ont été consacrées à l'héiski en 2017. Le vol en héiski dure en moyenne 20 minutes. Près de 30'000 personnes sont transportées chaque année (2'700 heures de vol x 4 passagers par vol x 3 vols par heure de vol).

Un touriste héiski ne consomme en moyenne que 12,5 litres de carburant pour un vol héiski. Cette consommation résulte de la consommation horaire d'environ 150 litres de l'hélicoptère le plus utilisé pour l'héiski, à savoir l'Écureuil. Il ne s'agit généralement que d'une fraction de ce que le touriste consomme dans le cadre de son voyage aller-retour vers sa destination de vacances.

Consommation de carburant modérée

La consommation énergétique du vol héliski correspond à celle d'un skieur utilisant les remontées mécaniques. La consommation annuelle totale de carburant pour l'héliski en Suisse se chiffre à environ 400'000 litres. Cela représente près du double de la consommation d'un avion de transport de passagers reliant Zurich à Rio de Janeiro ou Zurich à Vancouver.

Une personne effectuant un vol héliski utilise environ 60 fois moins de kérosène qu'un passager transatlantique, en considérant un vol transatlantique avec 250 passagers et une consommation de carburant correspondante de 200'000 litres par vol aller-retour. Toute personne passant donc ses vacances en Suisse au lieu de traverser l'Atlantique, pourrait effectuer 60 vols héliski et laisserait une empreinte écologique toujours inférieure à celle qu'il afficherait dans le cadre d'un vol transatlantique. Il en va de même pour une personne devant recourir à l'héliski au Canada, là-bas aussi, le vol transatlantique pèsera beaucoup plus lourd dans la balance que l'ensemble de l'héliski réalisé par la suite!

Utiliser les effets positifs plutôt qu'externaliser

La consommation de carburant individuelle ou totale liée à l'héliski ou au vol sur les glaciers, doit finalement aussi être mise en relation avec les touristes journaliers, lesquels entreprennent quotidiennement de

longs voyages pour rejoindre par exemple les Flumserberge, le Haut Ybrig, Flims/Laax ou plus loin encore. Près de 2'000 véhicules rejoignent chaque jour l'une de ces destinations. Chacun d'eux consomme beaucoup plus de carburant pour le voyage aller-retour que les 12,5 litres consommés par un adepte de l'héliski.

Sur le plan global, le maintien des PAM et de l'héliski révélera une empreinte carbone certainement plus positive que leur abolition: en considérant l'exclusion des vols touristiques sur les PAM en Suisse, une grande partie de ces derniers seraient tout simplement délocalisés vers l'étranger. Le bilan écologique serait alors globalement bien pire en raison des vols long-courriers engendrés par la cause. Une fois encore, la Suisse exporterait une partie des émissions de CO₂.

Sans atteinte durable à la nature

Les atterrissages ont lieu presque exclusivement là où la neige règne en maître, empêchant ainsi tout dommage préalable envers la flore. La population animale se trouve elle aussi en dessous des altitudes de l'héliski et de l'atterrissage sur les glaciers situés souvent à plus de 3'000 mètres. Même en été, il est rare de croiser des bouquetins sur ces sommets. En période estivale, leur territoire d'activité remonte au maximum jusqu'à 3'200 mètres d'altitude, et en hiver, encore beaucoup plus bas. À titre d'exemple, la PAM Valais Sud-Est est si-

tuée à plus de 3'450 mètres d'altitude. Aucune chance de croiser le moindre gibier à une telle altitude; de plus, ces PAM se trouvent toutes sur le glacier – là où le gibier ne s'arrête jamais. La possibilité purement théorique que du gibier puisse être perturbé par des activités de vol à ces endroits reste donc tout aussi improbable.

Il convient de mentionner que le gibier s'habitue très vite aux avions et aux hélicoptères – contrairement à l'homme, lequel peut se sentir dérangé par la simple connaissance des mouvements de vol. Preuve en est le nombre d'animaux sauvages présent sur tous les aéroports et autour des héliports – à l'image des aigles nichant près de l'héliport de Zermatt, ou encore des cerfs, des sangliers et des castors peuplant l'aéroport de Zurich.

L'héliski est toujours accompagné par des guides de montagne. Ces derniers garantissent, au-dessus de la limite des forêts, que les mêmes pistes et chemins soient toujours empruntés afin de ne pas perturber inutilement la faune. Les randonneurs à ski non accompagnés d'un guide ne respectent malheureusement pas toujours ces règles. Les atterrissages en montagne ne laissent aucune trace durable et ne présentent aucune menace persistante envers la nature.



Heliskiing-Flüge wie hier zum GLP Langgletscher, werden immer von Bergführern begleitet. / Les vols héliski, tels qu'ici sur la PAM du Langgletscher, sont toujours accompagnés par des guides de montagne. Photo Bruno Siegfried