



Die 1964 gebaute SE 3160 Alouette III HB-XXM flog bis zur Ausmusterung bei der Schweizer Luftwaffe als V-208. 2012 übernahm sie die Alouette Swiss AG und seit Mai 2022 ist sie auf die Helikopter-Service Triet AG eingetragen.

Interview mit Roland Triet über seine fliegenden Legenden

## «Der Panorama-Heli Alouette III»

In seinen Hallen stehen nicht weniger als drei Alouette III und vier Lamas. Es sind die einzigen flugtüchtigen Alouettes in der Schweiz und ein Lama soll 2024 wieder abheben. Weshalb er sich für diese fliegenden Legenden einsetzt, erklärt Roland Triet im Interview mit SkyHeli.ch.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

### ➤ Weshalb retten Sie die Alouette III in der Schweiz?

In Bad Ragaz aufgewachsen, habe ich bereits in meiner Jugend die Alouette der Rega dort bewundert und bestaunt. Die Rekrutenschule absolvierte ich in Payerne und als ich

das erste Mal den Hangar betrat, gab es einen lauten Juchzer aus Freude, weil ich die Ausbildung als Helikopterwart angehen durfte. So lernte ich, die Helikopter für den Flugbetrieb vorzubereiten und entsprechend auszurüsten. Dazu gehörten auch das Reinigen, Schmieren, die Betankung und die Vorbereitung der Unterlasten sowie das Einweisen der

Helis. Auf diese Weise lernte ich auch den Flugbetrieb bestens kennen. Damals fand diese Ausbildung vom Feinsten mit Alouette II und Alouette III statt. Zudem erhielt ich noch eine Spezialausbildung als Windenmann und auch den Vorschlag für die Unteroffizierschule. Gleich nach der RS arbeitete ich bei Air Grischa, die damals ebenfalls eine Rega-Alouette im Hangar hatte. Ich habe also sehr viel Herzblut für diesen Heli.

### ➤ Aber Sie wurden sicher als Helimechaniker auch bei der Armee in dieser Aufgabe eingesetzt?

Ich lernte in der Hilti AG in Schaan den Beruf des Maschinenmechanikers und bildete mich später zum Helikoptermechaniker weiter. Das merkte natürlich auch die Armee und teilte mich zu den Helimechanikern um. So durfte ich die militärische Ausbildung auch noch durchlaufen und blieb der Alouette seit jeher verbunden. Auf beiden Alouette III, die heute in meiner Halle stehen, habe ich während der Wiederholungskurse in der Luftwaffe schon gearbeitet. Ich verlängerte sogar meinen letzten WK freiwillig, weil ich die Kollegen nicht mit so viel Arbeit an den Alouettes



Roland Triet in seiner zweiten Alouette III, der HB-TFJ, die als V-221 bis 2003 bei der Luftwaffe flog. Sie präsentiert sich heute so schön wie 1966, als sie ausgeliefert wurde.



alleinlassen wollte. Ich habe mittlerweile viele Flugstunden mit dem Lama verbracht, aber auch auf der Alouette, und mir liegt viel daran, diese legendären Helikopter in der Schweiz zu erhalten.

➤ **Die Alouette III war ja während Jahrzehnten in der Schweiz der „Standardheli“.**

Ja, und zwar ja nicht nur in der Luftwaffe, sondern auch bei der Rettungsflugwacht, aber auch im Wallis bei Air-Glacières und Air Zermatt. Was damals alles an Pionierarbeiten mit diesem Helikopter geleistet wurde, ist fast unglaublich. Deshalb habe ich mich enorm stark gemacht, um diese fliegenden Legenden in der Schweiz zu behalten und zu bewahren. Die Exportpapiere für die HB-XXM waren bereits ausgestellt und sie sollte nach Südafrika verkauft werden. Mit viel Goodwill und Überzeugungsarbeit ist es mir gelungen, diesen Helikopter in der Schweiz zu behalten. Mit der zweiten Alouette III, der HB-ZFJ, verlief es ähnlich, die ehemaligen Besitzer wünschten, dass sie in der Schweiz bleibt.

---

*Was damals alles an Pionierarbeiten mit diesem Helikopter geleistet wurde, ist fast unglaublich.*

---

➤ **Wie aufwendig ist es, einen antiken Heli in der Schweiz zu fliegen?**

Je nachdem wie viele Stunden man mit ihm fliegt, ist es weniger oder mehr aufwendig. Doch jedes Jahr steht, unabhängig von der Anzahl Flugstunden, eine Jahreskontrolle an und ebenso die Abnahme durch das BAZL. Pro geflogene Stunde sind rund sechs Stunden Unterhalt notwendig.

➤ **Wem gehören die Alouettes?**

Wir arbeiten daran, einen Alouette-Fanclub aufzubauen und hoffen, dass wir zahlreiche Mitglieder gewinnen und auch Leute finden, die uns finanziell unterstützen und damit helfen, die Legenden flugtüchtig zu halten. Alle Mitglieder können selbstverständlich dann mit diesen Alouettes mitfliegen. Mit dieser Vereinslösung können wir auch eine kommerzielle Betriebsbewilligung umgehen. Aber es wäre auch noch möglich, Alouettes oder Lamas kommerziell zu betreiben. Aber derzeit fliegen wir sie nur privat. Eingetragen sind beide Alouettes auf die Helikopter-Service Triet AG.

➤ **Was ist der Reiz des Alouette-Fliegens?**

Es ist ein absoluter Panorama-Helikopter. Die Passagiere, die vorne sitzen, haben die beste Aussicht, aber auch jene auf der hinteren Bank, die leicht erhöht ist, sehen über die



*In der einen Halle von Heli-Service Triet in Altenrhein stehen die beiden Alouettes III HB-XXM und I-XBWA von Air Walser (zur Überholung), dann die beiden Jet Ranger HB-ZBU und -XLA, das Lama HB-XMC und der HU-300C HB-XPU.*

Foto Hansjörg Bürgi

vorderen Köpfe hinweg. Ein Flug mit einer Alouette ist am ehesten mit einer Ballonfahrt zu vergleichen. Die Passagiere sind jeweils total begeistert. Und ganz wichtig: Die Alouette verfügt immer über ausreichend Leistung. Die 880 PS ihrer Turbomeca Artouste-Turbine stehen auch in grossen Höhen zur Verfügung. Die Turbine ist auf 550 PS limitiert, aber wenn der Heli höher steigt, bleibt die Leistung immer konstant bei 550 PS, weil die Turbine eben über 880 PS verfügt. Das ist die Einzigartigkeit von Lama und Alouette und hat auch dazu geführt, dass sie so lange im Einsatz sind. Das überdimensionierte Triebwerk macht sie nach wie vor sehr gefragt für Hochgebirgsinsätze. Der Höhenweltrekord von 12'442 Meter für Helikopter wurde durch ein Lama aufgestellt, beglaubigt ist bis heute seit 1972 keiner höher geflogen.

---

*Ein Flug mit einer Alouette ist am ehesten mit einer Ballonfahrt zu vergleichen.*

---

➤ **Dann sprechen wir doch auch über die Lamas.**

Ich könnte bis zu vier Lamas in die Luft bringen. Mein Ziel ist es, dass wir bis nächsten Frühling das Lama HB-XMC überholen und dann für kommerzielle Einsätze bereit haben, sei es für Transportaufträge, Feuerlöschen oder eben was gefragt ist. Einige Helikopterarbeiten können heute fast nicht mehr erledigt werden, weil es das Lama nicht mehr gibt. Ich denke dabei etwa an die «fliegende Säge». Zudem ist das Lama nicht so windanfällig, es kann also auch bei starkem Föhn noch Einsätze leisten. Gewisse Rettungseinsätze können heute nicht mehr erfolgen, weil eben kein Lama mehr dafür zur Verfügung steht. Das letzte Lama von Air Zermatt würde wohl heute noch fliegen, wenn es nicht im Dezember 2021 verunfallt wäre. Vor acht Jahren waren weltweit noch etwa rund 800 Lamas und Alouettes im Einsatz, heute sind es weniger, da die Triebwerke nicht mehr überholt werden können. Die Revisionen führte die TUAG in Arbon durch, heute überholt nur noch die indische Armee ihre eigenen Trieb-



Foto Roland Triet

*Die grandiose Aussicht aus der Alouette III vergleicht Roland Triet mit jener aus einem Ballon.*



werke und hat leider kein Interesse, dies auch für die zivilen Helikopter anzubieten.

➤ **Gibt es eine Lösung diesbezüglich?**

Ich habe nun die Lösung dafür, weil ich den wichtigsten Teil der Infrastruktur von der TUAG übernehmen konnte, nämlich den Prüfstand. In der technischen Fachhochschule Freiburg konnte ich noch Teile eines weiteren Prüfstandes erwerben, so dass wir nur alle notwendigen Komponenten haben. Marco Alig von der ZHAW, der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, beendete vor den Sommerferien noch seine Bachelor-Arbeit über die «Erstellung eines Betriebskonzeptes für einen Helikopterturbinen-Teststand». In diesem Zusammenhang wollen wir den Prüfstand wieder zusammenbauen und mobil machen, so dass man überholte Triebwerke damit testen kann. Auch mit neuartigen Treibstoffen sollen Versuche auf diesem Prüfstand durchgeführt werden. Der Prüfstand ist eine der Voraussetzungen, damit Artouste-Triebwerke für die Lama und Alouette wieder überholt werden können. Ich erhalte regelmässig Anfragen, ob wir schon so weit sind, denn viele Betreiber müssen ihren Helikopter in eine Ecke stellen, weil schlicht die Triebwerke fehlen. Bis wir aber dafür zertifiziert und zugelassen sind, sind noch einige grosse Hürden zu nehmen, aber wir sind daran.

---

*Der Prüfstand ist eine der Voraussetzungen, damit Artouste-Triebwerke für die Lama und Alouette wieder überholt werden können.*

---

➤ **Sie fliegen Alouette und Lama, wie unterscheiden sich die beiden Helikopter?**

Die Alouette ist etwas schwerer als das Lama, bis zu 1.50 Kilo, je nach Ausrüstung.

Dadurch ist sie etwas träger als das Lama und etwas windanfälliger, aber ansonsten sind sie sehr ähnlich zu fliegen. Wer Lama fliegt, kann auch Alouette fliegen. Im Lama finden vier Passagiere und ein Pilot Platz, in der Alouette III dann sechs Passagiere und der Pilot.

➤ **Wie sind Sie zum Helifliegen gekommen?**

Als Achtjähriger habe ich auf dem Flugplatz Bad Ragaz eine Helikoptervorführung erleben dürfen, die in mir eine nicht mehr wegzudenkende Faszination auslöste. Mich beeindruckte, wie man mit den Helis nahe an die Berge fliegen kann und ich bin ja irgendwie ein Bergler. Ich staunte, wie man mit dem Heli transportieren und retten und so viel Gutes tun kann. Ich lernte das Helifliegen erst 1983, als ich schon Maschinenmechaniker und Helikoptermechaniker war, was mich dann auch befähigte, einen Unterhaltsbetrieb zu führen.

➤ **Welche Herausforderungen stellen sich heute einer kleinen Helifirma wie Ihrer in der Schweiz?**

Es ist ein umfangreiches Paket und ich bin dankbar, dass ich einige Personen in Teilzeit habe, die mich unterstützen. Aber mit unseren Zielsetzungen, Alouette und Lama überholen zu können, sind wir guten Mutes. Wir möchten auch weiterhin aus dem Kanton St.Gallen operierend Transportflüge anbieten.

➤ **In welchen Bereichen ist denn die Helikopter-Service Triet AG heute tätig?**

Rundflüge führen wir im Moment nur über den Verein durch und die Schulung ist momentan auch ausgesetzt, sollte aber dereinst wieder aufgenommen werden. Dafür habe ich nach wie vor einen Schweizer HU-300C Schulungshelikopter, der in Betrieb genommen werden könnte. Für Taxi- & Rundflüge kann



Foto Hansjörg Bürgi

*Das wie neu erscheinende Cockpit der «ZFJ».*

ich auch andere Helikopter einchartern, die gewerbmässig für uns fliegen können. So organisiere ich zum Beispiel für meine Kunden am Bergrennen in Hemberg den gesamten Heliport und auch die Helikopter, welche dann Flüge durchführen. Ich werde oft auch als Berater zugezogen, so bei Heli-Infrastrukturfragen oder auch für Heli-Bewertungen, wenn jemand einen Helikopter kaufen oder verkaufen möchte. Neben dieser Expertisen-Tätigkeit und dem Flugbetrieb handeln wir auch mit Teilen von Helikoptern.

➤ **Sie kennen die Schweizer Heliszene seit über 40 Jahre, welches waren die markantesten Veränderungen?**

Früher kannte man die Leute noch, heute kennt man lange nicht mehr alle in der Branche. Früher war die Schweizer Helibranche eine Familie, heute ist sie ziemlich gross geworden. Doch der markanteste Unterschied ist der administrative Aufwand, mit den vielen Papieren, die ausgefüllt werden müssen, bis endlich gestartet werden kann. Ich denke an die ganzen Audits, CAMO-Auflagen, an die Checks und es wird nicht besser. Der ganze Papierkrieg ist viel zu gross, trotzdem passieren leider immer wieder Unfälle.

---

*Der ganze Papierkrieg ist viel zu gross, trotzdem passieren leider immer wieder Unfälle.*

---

➤ **Sie fliegen Heli, Sie überholen und reparieren sie, was reizt Sie mehr?**

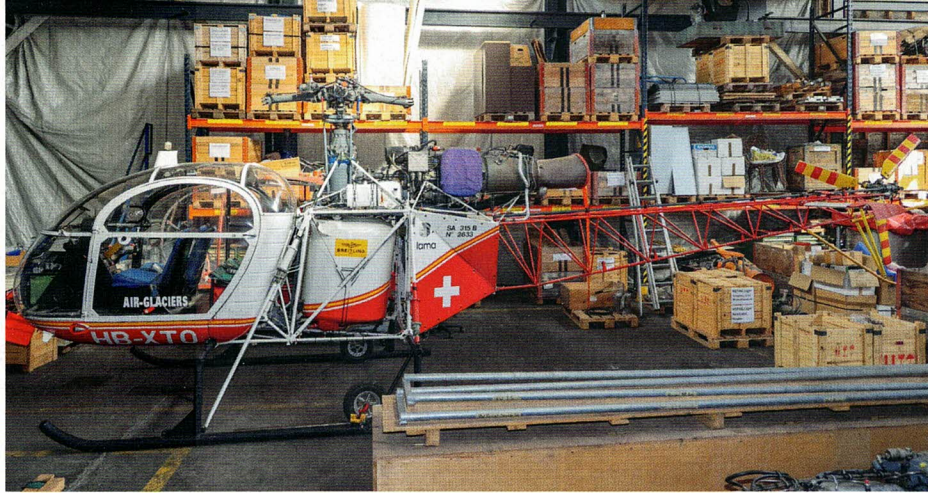
Auf einem Passagierflug mit netten Leuten die Gegend zu bestaunen und irgendwo zu landen, um einzukehren, oder an eine Airshow zu fliegen, das bereitet mir sehr viel Freude.



Neben dem Jet Ranger HB-XLA befindet sich der zerlegte Prüfstand für die Turbomeca Artouste-Turbinen. Roland Triet will ihn wieder in Betrieb nehmen.

Foto Hansjörg Bürgi





Eines der vier Lamas, von Roland Triet, ist HB-XTO, das zuvor bei Air-Glacières im Einsatz war.

### ► Welches war Ihr bestes Heli-Erlebnis?

Ein langjähriger Kunde, den ich jeweils von Altenrhein ans World Economic Forum WEF in Davos fliegen durfte, war der CEO der Firma SAP. Eine Woche nach einem WEF-Einsatz rief mich SAP an, weil ihr CEO nach Indien reisen musste und sie dort einen gleichen Service wie hier in der Schweiz wünschten. Sie wollten wissen, wie sicher die Heli-Firmen in Indien wären. Ich sollte doch mal recherchieren, um dort den CEO von Sitzung zu Sitzung zu fliegen, weil er nicht auf dem Stras-

senweg reisen wollte. Ich machte ihnen folgenden Vorschlag: Für eine Pauschale würde ich nach Indien reisen, dort die entsprechende Helikopterfirma begutachten. Mit meinem Wissen als Mechaniker und Checkflug-Pilot könnte ich sowohl den Helikopter wie auch die Piloten beurteilen und ihnen dann dies organisieren. So kam es dann. Ich erhielt diesen Auftrag. Wir flogen dann mit einem Bell 412 quer durch Indien und der CEO war zufrieden. Ich sass aber jeweils in der Kabine und sorgte für das Wohl der Passagiere. ■

## ZUR PERSON

### Roland Triet

1960 geboren, ist Roland Triet in Bad Ragaz und Buchs aufgewachsen. In der Hilti AG in Schaan absolvierte er seine Lehre als Maschinenmechaniker. Mit dem heutigen BAZL-Direktor Christian Hegner durchlief er die Unteroffiziersschule. 1983 lernte er das Helikopterfliegen und 1985 gründete er seine eigene Firma, die Helikopter-Service Triet AG. «Ich arbeitete damals bei der Heli Säntis und liess mich als Privat- und Berufspilot ausbilden. Weil sie einen ihrer Hughes 300 bei einem Landeunfall beschädigten, kaufte ich das Wrack, um ihn wieder aufzubauen. Ich klapperte erfolglos die Banken ab, um einen Kredit zu erhalten, aber schliesslich stellte mir meine Schwiegermutter das notwendige Kapital zur Verfügung. Innerhalb von 14 Monaten und in 3300 Arbeitsstunden, inklusive der Einrichtung des Unterhaltsbetriebes, baute ich diesen Helikopter neu auf», blickt Roland Triet zurück. 1988 verkaufte er schon einen Puma, handelte weltweit mit Lamas und Alouettes und beschäftigte 16 Mitarbeitende in Sevelen SG. «Das waren Spengler, Elektriker, Mechaniker und Lackierer. Wir überholten einen Helikopter nach dem anderen, das lief wie verrückt», erinnert er sich. 1990 verlegte die Firma ihren Sitz dann nach St.Gallen-Altenrhein und seit einiger Zeit belegt Roland Triet zwei Hallen im Stadler-Areal in Altenrhein.

Er ist Vater von zwei Töchtern, die 30 und 33 Jahre alt sind, und er ist bereits Grossvater. Die ältere Tochter heiratete einen Metallbauingenieur, welcher auch vom Aviatik-Virus befallen ist. «Vielleicht wird ja da mal etwas daraus», lacht Roland Triet. Sie selbst ist Ärztin und die jüngere Tochter hat einen Arzt geheiratet und ist heute in der Ausbildung von Krankenpflegepersonal tätig. Er ist seit 2004 geschieden, lebt aber heute mit einer Freundin in Partnerschaft. Als Hobby nennt er seinen Beruf, aber viel Freude bereiten ihm auch Bergtouren im Sommer und Skitouren im Winter.

[www.heli-service-triet.ch](http://www.heli-service-triet.ch)