



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

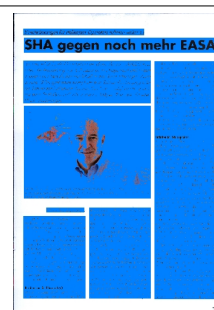
*Einschränkungen für Helikopter-Operators nehmen weiter zu*

## SHA gegen noch mehr EASA

*Sauerstoff-Pflicht für Grosshelikopter oberhalb von 10'000 Fuss oder die Ausweitung von Schutzzonen mit Flugverbot und immer wieder neue Vorschriften der EASA – der Swiss Helicopter Association (SHA) geht beim Kampf um gute Rahmenbedingungen für die Schweizer Helifirmen die Arbeit nicht aus. «skyheli.ch» sprach mit dem SHA-Geschäftsführer Adrian Stäger über die aktuellen Herausforderungen.*



*Adrian Stäger, der Geschäftsführer der Swiss Helicopter Association: «Der kleinste Fehler kann in unserem Geschäft fatale Folgen haben. Doch mit noch mehr Vorschriften besteht die Gefahr, den Piloten vom Wesentlichen abzulenken.»*



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

*Text und Fotos Eugen Bürgler*

Mit 28 Firmen, die zusammen rund 175 Helikopter betreiben, umfasst die Swiss Helicopter Association den grössten Teil der kommerziellen Schweizer Heli-Betriebe. Diese leisteten nach der jüngsten Erhebung der SHA im Jahr 2010 rund 54'000 Flugstunden in der Schweiz, rund 75 Prozent davon sind auf den Bereich der Arbeitsfliegerei entfallen, weitere 14 Prozent machten Rettungs- und Suchflüge aus. Der Branchenverband vertritt seine Mitglieder gegenüber Organisationen und Behörden im In- und Ausland und ist bestrebt, die Anliegen auch bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und bei den nationalen Behörden einzubringen.

#### **Berufsverbot für Piloten ab 60**

Grosse Probleme schafft nach wie vor die Flut neuer Regulationen, die aus dem EASA-Hauptquartier in Köln kommt und auf die Operationen der Schweizer Helikopter-Firmen zum Teil gravierende Auswirkungen hat. Jüngstes Beispiel ist, das ab 2014 geltende Verbot für über 60-jährige Berufspiloten, Single-Pilot-Operations im Bereich Commercial Air Transport (CAT) durchzuführen. Bisher galt in der Schweiz eine Altersgrenze von 65 Jahren. «Die USA kennen diesbezüglich keine Vorschriften. Voraussetzung ist das Bestehen der periodisch vorgeschriebenen medizinischen Checks», gibt Adrian Stäger zu bedenken. Abgesehen von der Frage über Sinn oder Unsinn, gerade die erfahrensten und wohl auch nicht am wenigsten besonnenen Piloten aus dem Flugdienst zu verbannen, stellt sich auch die Problematik, wie diese erzwungenen Frühpensionierungen finanziert werden sollen – schliesslich handelt es sich für die Betroffenen um ein faktisches Berufsverbot. Ein Fragezeichen muss auch hinter dieses Verbot gesetzt werden, weil Aerial Work, also beispielsweise Lastflüge, für diese Piloten erlaubt bleiben, nicht aber kommerzielle Personentransporte.

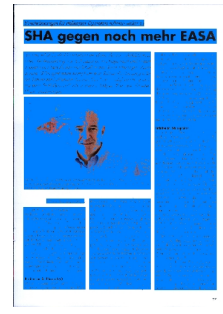
Die EASA verlangt im Rahmen ihrer Ope-

rationen-Vorschriften von den Heli-Firmen für die verschiedenen Einsatzbereiche das Festhalten so genannter Standard Operating Procedures, die SOP's. Diese Dokumente sollen die Verfahren für eine sichere Durchführung der Operationen enthalten. «Wir setzen uns vom Verband her ein, dass wir möglichst einheitliche SOP's für alle Mitglieder haben. Der zeitliche, personelle und finanzielle Aufwand wäre nicht unerheblich, wenn jede Firma ihre SOP's separat erarbeiten und abnehmen lassen müsste», so Adrian Stäger.

#### **Inflation der Schutzgebiete**

Auf nationaler Ebene gehört die Aussenlandeverordnung zu den wichtigsten Anliegen der SHA. Die aktuellen Entwürfe würden viel zu viele Schutzgebiete mit Flugverboten ausscheiden wollen, bedauert der SHA-Geschäftsführer. «Es handelt sich um über 2000 auf die Schweiz verteilte Objekte. Wie sollen zum Beispiel Wasserfassungen oder Mobilfunk-Antennen künftig gewartet werden, wenn keine Arbeitsflüge mehr in Hoch- und Übergangsmoore oder Augengebiete durchgeführt werden dürfen?», fragt Adrian Stäger. Dafür würde es ein kompliziertes Bewilligungsverfahren durch den Kanton und das BAZL brauchen, wobei das BAZL seinerseits das Bundesamt für Umwelt und das Bundesamt für Raumentwicklung in seine Entscheidung mit einbeziehen müsste. «Dass diese Bewilligung lange dauern und viel kosten würde, liegt auf der Hand. So eine Bewilligung wird nie zeitnah eintreffen», befürchtet Adrian Stäger und fährt fort: «Auch Moorschutzgebiete sollen mit Flugverboten belegt werden, obwohl mancherorts Helikopter zum Transport von Holz für Stauungen zu diesen Mooren gebraucht worden sind, damit diese nicht austrocknen. Wir wollen ja nicht, dass man dort für Sightseeing-Flüge landen darf, setzen uns aber dafür ein, dass Arbeitsflüge ohne komplizierte Bewilligungen möglich bleiben».

Ursprünglich sei das Ziel verfolgt worden,



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

mit der neuen Aussenlandeverordnung das Bewilligungsverfahren zu vereinfachen, gibt Adrian Stäger zu bedenken. Doch Berechnungen hätten ergeben, dass für Arbeitsflüge im bisherigen Umfang unter der Verordnung in der jetzigen Fassung jährlich 2000



In der Swiss Helicopter Association ist die Mehrzahl der Schweizer Heli-Operators vereint. Die Mitglieder betreiben zusammen rund 175 Helis.

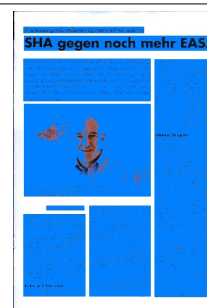
Spezialbewilligungen nötig wären. «Das ist sehr kompliziert und das Arbeiten unnötig, denn das wären durchschnittlich über sieben Bewilligungen pro Arbeitstag!»

### Dauerthema Gebirgslandeplätze

Die SHA setzt sich auch weiterhin dafür ein, dass möglichst alle Gebirgslandeplätze erhalten bleiben, «denn diese sind zu Trainingszwecken unbedingt notwendig», betont der SHA-Geschäftsführer: «Jeder Pilot mit der Gebirgsweiterung (MOU) muss ja 50 Lan-

dungen im Hochgebirge absolvieren, das ergibt bei rund 400 Piloten mit MOU alleine schon 20'000 Landungen. Wenn jetzt einzelne Plätze geschlossen werden, hat das nur eine Konzentration der Flüge auf den übrigen zur Folge». Dazu würden die Anflugwege bei weniger Gebirgslandeplätzen länger werden, was ja niemand wünsche. Wichtig für das Training sei auch die Verschiedenartigkeit der Plätze mit ihren speziellen topografischen und meteorologischen Verhältnissen.

Wenig Verständnis hat Adrian Stäger für



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

diejenigen Sektionen des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) und den SAC-Zentralvorstand, welche sich vehement gegen Helikopterflüge im Gebirge stellen: «Für Rettungen, Hüttenversorgungen und Hüttenbau sollen Helikopter fliegen, alles andere aber soll verboten sein – diese Sicht ist zu sehr auf die eigenen Wünsche konzentriert. Sie lässt ausser Acht, dass der gut trainierte Rettungspilot Teil eines Gesamtsystems ist, das auch andere Flüge beinhaltet.» Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der SAC für seine 152 Hütten in den Alpen 340'000 Übernachtungen pro Jahr ausweist, muss auch in Frage gestellt werden, dass der SAC als Umweltschutzverband und nicht als normaler Sportverband agiert. Viele hochgelegene SAC-Hütten würden pro Übernachtung für die Versorgung und Entsorgung mit vier Kilogramm Material rechnen, das mit Helikoptern transportiert wird.

#### Hauptsächlich Arbeitsflüge

Alle zwei Jahre führt die SHA bei ihren Mitgliedern eine Umfrage über die geleisteten Flüge durch. Nicht weniger als 75 Prozent der Flüge im Gebirge entfallen auf Arbeitsflüge, Schulungen und Rettungen. Lediglich 25 Prozent entfallen auf die restlichen Arbeitsfelder wie Heliskiing, Taxi- und Rundflüge. «Dieser zahlenmässig kleine Anteil ist dennoch wichtig, nicht nur für das wirtschaftliche Überleben der Firmen in weniger arbeitsintensiven Zeiten, sondern auch für das Training junger Piloten», argumentiert Adrian Stäger, «wie sonst soll ein Jungpilot die nötige Erfahrung sammeln? Das System, wie wir es heute haben, ist sehr effizient und finanziell selbsttragend.» Erst ab rund 1000 Flugstunden wird ein Jungpilot für Unterlastflüge eingesetzt, gegen 2000 Flugstunden Erfahrung werden bei einem Rettungspilot vorausgesetzt.

Eine Erschwerung der Heli-Operationen müsse auch auf verschiedenen Flugplätzen beobachtet werden. Beispielsweise in Samedan seien ja Unfälle mit Flächenflugzeugen der Grund für die Einführung neuer Regelungen gewesen, doch werden jetzt auch

von Helipiloten besondere Briefings und Tests verlangt. «Wenn überall solche Spezialregelungen eingeführt werden, wird es schwierig in der täglichen Operation, so Adrian Stäger. Die SHA wünscht sich einheitliche Regelungen für alle Piloten auf allen Flugplätzen. Andere Flughäfen wie Genf und Zürich würden die ICAO-Empfehlungen dazu benutzen, den Heli-Verkehr weitgehend vom Flughafen zu verbannen.

#### Fragwürdige neue Gesetze

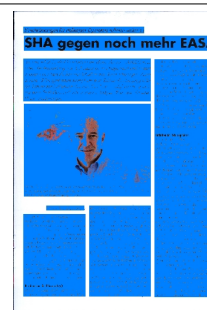
Eine fragwürdige neue EASA-Regulation betrifft die Pflicht für Piloten, ab 10'000 Fuss (3050 Meter) Sauerstoff mitzuführen. Allerdings nur dann, wenn der Heli ein maximales Startgewicht von mehr als 3175 Kilogramm aufweist. Ein Passagierflug mit einem Ecureuil übers Matterhorn darf also ohne Sauerstoff durchgeführt werden, ein Kamov-Pilot aber, der Montageflüge am Kleinen Matterhorn ausführt, muss sich eine Sauerstoffmaske überziehen.

So wie diese Regelung verfügt die EASA ab 2014 auch eine Einschränkung für den Einsatz von Kolbenmotor-Helikoptern im Bereich Commercial Air Transport. Davon betroffen sind die weltweit am meisten verkauften Helikopter des Typs Robinson. Dieses europäische Gesetz provoziert natürlich die Frage, ob sich die Lobby der europäischen Hersteller von Turbinen-Helikoptern damit die Kolbenmotor-Konkurrenz aus den USA vom Leib halten will.

#### Starke Stimme in Europa

Bezüglich der EASA-Operationsvorschriften, die sich noch in Ausarbeitung befinden (skyheli.ch 2012), betont Adrian Stäger: «Es wird entscheidend, dass unsere Schweizer Behörden den Spielraum, den die EASA-Gesetzgebung bietet, wirklich voll zu Gunsten unserer Branche ausnutzen, damit wir noch fliegen können.»

Auf europäischer Ebene ist Adrian Stäger sehr froh darüber, dass die SHA als sehr aktives Mitglied der European Helicopter



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

Association (EHA) mit Patrick Fauchère auch Einfluss auf den EASA-Gesetzgebungsprozess nehmen konnte. Damit konnte beispielsweise ein Beitrag dazu geleistet werden, dass die generelle Pflicht zur Zweimotorigkeit für viele Einsatzbereiche jetzt doch vom Tisch ist. «Damit erreichten wir immerhin, dass viele Gesetze Spielraum für die besonderen praktischen Verhältnisse in unserem Einsatzraum lassen. Doch dieser Kampf ist noch nicht zu Ende.»

### Erfolge der SHA

Ein wichtiger Erfolg war die Ablehnung der Zusatzprotokolle zur Alpenkonvention durch das Parlament, wofür sich die SHA stark eingesetzt hatte. Auch der gemeinsam mit der Aerosuisse geführte Kampf gegen die Aufsichtsabgabe und der Einsatz gegen eine Ausgliederung der Luftfahrt-Aufsicht gehören zu den wichtigen politischen Erfolgen, welche die Branche sonst sehr viel Geld gekostet hätte.

Bei der Umsetzung neuer Vorschriften konnten die SHA ebenfalls einige Erfolge verbuchen: So stellt es beispielsweise eine grosse Erleichterung für die Helibetriebe dar, dass die vorgeschriebenen Kurse für den Umgang mit Gefahrgütern (Dangerous Goods) als computerbasierte Kurse (CBT) durchgeführt werden können. Das macht die Kurse im Vergleich zu Kursen im Theorie-Saal viel günstiger, und sie können flexibel durchgeführt werden. Bei weiteren Prozessen, wie dem Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, wurden wesentliche Vereinfachungen für Kleinbetriebe erreicht. Eine Erleichterung stellt auch dar, dass das BAZL verschiedene Audits vermehrt kombiniert durchführt und in sechs von zwölf beanstandeten Fällen eine Gebührenreduktion erreicht wurde.

Sehr froh ist Adrian Stäger auch, dass für die «Based-on Lizenzen» eine Lösung gefunden werden konnte. Das BAZL verlangte ursprünglich für Lizenzen, die beispielsweise auf einer amerikanischen FAA-Lizenz basierten, nachträgliche Kurse, die mehrere Monate

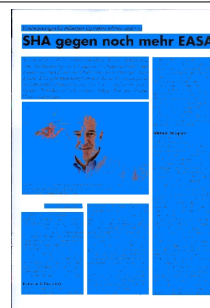
in Anspruch genommen hätten, obwohl das Piloten mit teilweise mehreren Tausend Flugstunden betraf. Neu beträgt der Aufwand zur Validierung dieser Lizenzen noch zwei Wochen.

Mit der Armeespitze wurde vereinbart, dass die SHA heute Unbedenklichkeitserklärungen ausstellen muss, bevor die Luftwaffe mit ihren Helikoptern Einsätze zugunsten ziviler Leistungsempfänger fliegen darf. Das heisst, dass bei Transportanfragen an die Luftwaffe die SHA bei ihren Mitgliedern nachfragt, ob sie den entsprechenden Auftrag übernehmen können, bevor Armeehelikopter zum Einsatz kommen. «Das klappt heute meist sehr gut, doch in den Regionen Uri und Glarus besteht noch Handlungsbedarf. Wir möchten verhindern, dass undurchsichtige Kanäle zum Zug kommen. Der Grundsatz der Subsidiarität von Armeeeinsätzen ist zu befolgen.» Ausgerechnet von Auftraggebern der öffentlichen Hand, die mit ihren Vorschriften für die Steigerung der Kosten für Heli-Transporte mit verantwortlich seien, werde in jüngster Zeit allerdings immer öfters eine Unbedenklichkeitserklärung der SHA verlangt, damit deren Transportbedürfnisse von der Armee erfüllt werden.

### Verteilung von Kosten und Nutzen

Adrian Stäger unterstreicht, dass die SHA sinnvolle Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit konsequent unterstützt: «Schliesslich sind wir die Direktbetroffenen!» Es sei in den letzten Jahrzehnten ja auch sehr viel in diesem Sinne verbessert worden. «Der kleinste Fehler kann in unserem Geschäft fatale Folgen haben. Doch mit noch mehr Vorschriften besteht die Gefahr, den Piloten vom Wesentlichen abzulenken.» Die SHA verlange auch nicht Subventionen vom Bund, sondern fordere lediglich, dass die Abgaben nicht dauernd weiter steigen.

Bedenklich findet es Adrian Stäger allerdings, dass die Gelder aus den Treibstoffzöllen (Spezialfinanzierung von Aufgaben im Luftverkehr gemäss Artikel 86 BV) dem Subventionsgesetz unterstellt worden sind. Es geht



Aviation Media AG  
8428 Teufen  
044 881 72 61  
www.skyheli.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 8'000  
Erscheinungsweise: jährlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 57  
Fläche: 138'905 mm<sup>2</sup>

um rund 50 Millionen Franken pro Jahr, etwa 10 Millionen davon stammen von den Helifirmen. Weil die Gelder dem Subventionsgesetz unterstellt sind, dürfen sie nur für freiwillige Massnahmen eingesetzt werden. Die Luftfahrt sei damit in keiner Weise entlastet. Zudem erfordere die Prüfung der Gesuche und die spätere Projektkontrolle zusätzliche Stellen beim Bund. «Wenn dieses Geld an die Luftfahrt zurückfliessen soll, wie das im Abstimmungskampf versprochen worden ist, dann wäre es doch das Einfachste, wenn mit diesem Geldern das BAZL finanziert würde, und im Gegenzug das BAZL alle seine Gebühren in der Höhe dieses Betrages senken würde. Dann hätten alle etwas davon und es käme nicht zu einem jährlichen Verteilungskampf,

bei dem bisweilen eigenartige Begehrlichkeiten zum Vorschein kommen.»

Insgesamt wünscht sich Adrian Stäger für die Helibranche, dass deren Dienstleistungen, die grösstenteils zugunsten der Allgemeinheit geleistet werden, besser anerkannt werden und den damit verbundenen Emissionen mit mehr Toleranz begegnet wird: «In den Bergregionen ist das meist kaum Thema, dort kennt die Bevölkerung den Nutzen der Helikopter und ist entsprechend tolerant.»

Toleranz sei hier von allen Seiten gefragt, natürlich auch von den Helibetreibern, die sich aber sehr viel Mühe geben würden, Rücksicht auf die Nachbarn zu nehmen. ■

[www.sha-swiss.ch](http://www.sha-swiss.ch)



Grosse Helikopter wie der Kamov Ka-32 fallen unter die EASA-Definition der «Complex Aircraft». Werden solche Helis künftig für Arbeiten in Höhen über 3050 Metern eingesetzt, ist zusätzliche Sauerstoff-Versorgung für die Besatzung Pflicht.