

# Zeitplan für Umsetzung der EASA-Regulierungen CAT, ATO und SOP

Im Rahmen der SHA-Vorstandssitzung von Anfang Juni diskutierte der Vorstand mit Bazl-Direktor Christian Hegner, auf welche Weise das Bundesamt für Zivilluftfahrt gewährleisten kann, dass die Umsetzung des EASA-Regelwerks für unsere Helikopterindustrie in den Bereichen CAT, ATO und SOP massvoll und strukturiert abläuft.

**W**eiter wurde über die Zunahme der Drohnen im Luftraum gesprochen sowie auf die Problematik hingewiesen, dass die ursprünglich erwartete Ausnahmegenehmigung für ältere Helikopter, ohne «Usage Monitoring System» (UMS) CAT zu fliegen, von der EASA abgelehnt wurde.

## Implementierungsplan CAT und SOP

Der SHA-Vorstand machte gegenüber dem Bazl-Direktor klar, dass in den letzten 30 Monaten die hohe Zahl der Regulierungen im Helikopterbereich – und der damit verbundene Druck zu deren Umsetzung – die Sicherheit im Betrieb gefährde. Gleichzeitig zeigte er auf, dass der Aufwand für diese Regulierung die finanziellen und personellen Ressourcen vieler Betriebe übersteigt. Und leider ist auch kein Ende in Sicht: So hat die EASA allein in den letzten zwölf Monaten zwölf NPA (Entwürfe für neue Gesetze) publiziert, welche die Helikopterindustrie mehr oder weniger betreffen. Durchschnittlich beträgt der Umfang der Manuals für CAT und SOP rund 1500 Seiten. Zur Illustration: jedes SOP umfasst eine Risikoanalyse, Standardverhalten und Ausbildungsrichtlinien. All dies setzt sich nicht von alleine um, sondern muss von den rund 30 AOC-Haltern, den 350 Piloten, den Flughelfern und dem restlichen Personal in der Praxis realisiert und auf deren korrekte Umsetzung (Compliance) geprüft werden. Die SHA hält fest, dass eine zu forsche Gangart des Bazl mit Blick auf die Umsetzung der EASA-Vorgaben weder im Interesse der Industrie noch im Interesse des Bazl liegt.

Christian Hegner sicherte der SHA zu, dass die Heli-Sektion des Bazl Mitte Juni den Rhythmus der Umsetzung bekannt geben und die Anliegen der SHA dabei berücksichtigt werden. Gleichzeitig erhält die SHA die Möglichkeit, sich zu diesem Umsetzungsplan konkret zu äussern und Anpassungsvorschläge einzubringen. An der Sitzung wollte sich der Bazl-Direktor nicht auf genaue Daten festlegen; er sicherte jedoch dem Vorstand zu, dass ein individuell auf die



Bild: © volcano - Samuel Sommer

Firmen angepasstes Prüf- und Implementierungsprogramm zur Anwendung gelange. Für die SHA ist es ein Erfolg, dass die Anliegen der Helikopterindustrie bei der Festlegung dieses Implementierungsplans berücksichtigt werden. Da sich die SHA zu den einzelnen Schwerpunkten im Prüfprogramm des Bazl äussern und Anpassungen fordern kann, wird sichergestellt, dass für die Industrie bestmögliche Rahmenbedingungen gelten, um diese Herkulesaufgabe umzusetzen. Ein ähnliches Vorgehen soll auch mit Blick auf die Umsetzung SOP und ATO gewählt werden.

## Weiteres Vorgehen ATO-Zertifizierung

Im Gespräch mit dem Direktor bekräftigte der SHA-Vorstand mit Blick auf die EASA-Vorschriften in Sachen ATO-Zulassungen das Anliegen, einen praxisorientierten Weg zu finden. Es soll möglich sein, dass Manuals, die sich in der Vergangenheit bewährt haben, auch weiterhin genutzt und bewilligt werden können. Dafür wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe SHA/Bazl ins Leben gerufen, die sich im Juli zu einer ersten Sitzung trifft. Zudem wurde vereinbart, dass:

1. bereits zertifizierte Organisationen ihre Berechtigungen behalten und Anpassungen bei den Manuals nur nötig sind, falls diese nicht den Vorgaben der EASA entsprechen oder die speziellen Bedürfnisse der Helikopterunternehmen nicht berücksichtigt sind;
2. die Sektion Leichtaviatik, die seit Anfang Jahr auch für die Aufsicht der Helikopterflugschulen verantwortlich ist, im 2017

auf die vertiefte Aufsichtstätigkeit über die Helikopterorganisationen (ATO) verzichtet. Die freiwerdenden Ressourcen werden das bereits bestehende «Guidance Material» mit der «Musterdokumentation» auf die helikopterspezifischen Gegebenheiten anpassen und erweitern. Dies erfolgt in Workshops in Zusammenarbeit mit der Industrie.

## Drohnen und Usage Monitoring

Schliesslich gab der SHA-Vorstand Christian Hegner noch zwei weitere Anliegen mit auf den Weg: Für die SHA muss im Zusammenhang mit Drohnen der Schutz vor Kollisionen im Vordergrund stehen. Behinderungen von Helikopteroperationen durch Drohnen müssen vermieden werden. Auslöser für dieses Anliegen waren Sprühflüge im Unterwallis. So wurde eine Bewilligung für Sprühflüge mit Drohnen erteilt, ohne dass die Heli-Sektion des Bazl orientiert und ohne dass die Air Glaciers über diese Drohnen-Sprühflüge in Kenntnis gesetzt wurde. Vor diesem Hintergrund sicherte Christian Hegner zu, dass das Bazl die amtsinterne Koordination zwischen dem Innovation Management Office, welches für die Drohnen zuständig ist, und der Helikopterabteilung verbessern werde.

Als Ende 2014 EASA CAT eingeführt wurde, gewährte das Bazl für Helikopter ohne UMS eine Ausnahmegenehmigung für CAT-Flüge in Confined Areas (enge Platzverhältnisse). Unter EASA braucht es eine spezielle Bewilligung, solche Flüge durchzuführen.

Als sich abzeichnete, dass für die älteren Modelle (zum Beispiel SA315 Lama) kein solches System zertifiziert würde, wurde kommuniziert, dass diese Helikopter unter einer Ausnahmeregelung CAT weiterfliegen dürften. Die betroffenen Firmen haben in der Folge weiter in diese Helikopter investiert. Auch heute ist das Lama aus bestimmten Operationen nicht wegzudenken. Die EASA hat dieses vernünftige Vorgehen nun abgelehnt. Hier muss für die Unternehmen eine Lösung gefunden werden. **cp**

**Christian Müller** (Vorstandsmitglied SHA)