

Zum Fliegen bringen

Organisiert hatte ihn der Schweizer Luftfahrt-Cluster zum ersten Mal und zwar dort, wo die Kompetenz im Schweizer Helikopterbau angesiedelt ist: In Glarus Nord. Ein kurzer Bericht vom Helikoptertag am Dienstag, 11. Februar.

Von: FJ / Di. 11. Feb. 2020 – 18:40

Näfels / Fridolin Jakober / Helikopter



Er hatte sich diskret in die hintere Ecke der Linthhalle gestellt, der SH09 von Kopter. Bemalt mit den Sternen der Air Zermatt und versehen mit der Kennung HB-ZXB. Doch er stand vom Anfang an im Mittelpunkt. Denn er ist nach 45 Jahren der erste Helikopter, der völlig neu designed wird und nun im

Zulassungsprozess durch die EASA steht. Und er ist – so Andreas Löwenstein, CEO der Kopter Group – mehr als das, «wir bringen damit ein neues System auf den Markt». Drei Themenschwerpunkte hatte der Tag: Operation, also das Betreiben von Helikoptern im Gebirge, Ausbildung/Training und «Mission Equipment». Also wie muss ein Helikopter ausgerüstet sein, damit er seine Mission erfüllen kann? Hier hat die Schweiz grosses Know-how und auch viele verschiedene Ansprüche an einen Helikopter. Tatsächlich muss ein Helikopter – im Gegensatz zu den meisten anderen Fluggeräten – innerhalb von Minuten vom Ausflugs- zum Transport- oder zum Rettungsgerät angepasst werden können. «Ein Hubschrauber», so Löwenstein, «muss adaptierbar sein. Morgen braucht es Helikopter mit Taschenmessersystem. Der Helikopter muss zugänglich sein, die Böden herausnehmbar, das Ganze modular – denn Platz ist da kein Luxus.» Zudem sollte der Helikopter der Zukunft umweltfreundlicher sein, weniger oder gar kein CO2 ausstossen und vor allem weniger Lärm machen. Das Limit wäre unter 80 Dezibel. So viel zu Greta.

Gretchenfrage

Natürlich stellte Moderator Michael Weinmann von SRF dem CEO auch die Gretchenfrage, warum das Unternehmen an Leonardo verkauft worden sei. Es sei kein Geheimnis, so Löwenstein, dass Kopter Kapital gebraucht habe. In der Schweiz habe man niemanden gefunden, der in diesem Bereich – der Helikopterentwicklung – investiere. «So erschien uns der Weg zu Leonardo am konstruktivsten.» Schon jetzt könne man auf das grosse Netzwerk dieses Herstellers zugreifen. «Der Standort Mollis», so Löwenstein, «ist noch nicht diskutiert worden.»

Perspektiven

Wie unterschiedlich die Perspektiven von Verband, Operations und Herstellern sind, zeigte sich gleich zu Beginn. Philipp Perren von Air Zermatt verwies auf die Regulierungsflut. Tatsächlich seien, so Perren, die Gesetzgebung und die operationelle Einschränkung die höchsten Risiken für Helikopterunternehmen in der Schweiz. Nationalrat Martin Candinas rief als Präsident des Verbandes Swiss Helicopter Association zum Schulterschluss in der Luftfahrt auf. Die Grüne Welle habe Auswirkungen auf die Helikopterbranche. Doch: «Die Schweiz braucht Helikopter!» Candinas verwies auf die Service-Public-Aufgaben, die nur mit Helikoptern erfüllt werden können – vom Bau und der Belieferung von Berghütten und Restaurants über den Transport für Infrastrukturen wie Lawinenverbauungen, Strom- und Telekommunikationsleitungen bis zur Lawinensprengung, ohne die viele Täler im Gebirge nicht ganzjährig bewohnt werden könnten. Auch Christian Hegner, Direktor des BAZL, erkannte dem Helikopter in der Schweiz eine überproportionale Bedeutung zu. Es gehe darum, ein bedarfsgerechtes Angebot mit hohen Sicherheitsstandards zu haben. Zum Schluss des Tages wurde dann unter dem Titel «Helikopter und Drohne» in die

Zukunft geschaut. Der 1. Schweizer Helitag war ein Erfolg – vor allem für den Kanton Glarus, der mit dem revolutionären Entscheid zur Gemeindestrukturreform – so Martin Laupper – die entscheidende Grundlage für die Entwicklung des Flugplatzes Mollis zum Kompetenzzentrum für Helikopter geschaffen habe.