

## Swiss Helicopter Association: Überregulierung als Luftfahrt-Pandemie

Die führenden Schweizer Helikopterunternehmen haben sich Mitte November zur Generalversammlung der Swiss Helicopter Association (SHA) getroffen. Ein Thema waren die beträchtlichen **Einnahmeausfälle** als Folge der Covid-19-Pandemie. Vor allem im Rettungswesen und bei den Passagierflügen hinterliess der Lockdown vom Frühling tiefe Spuren.

**Fritz Messerli**, der neue Leiter Sicherheit Flugbetrieb beim BAZL, erklärte, dass sich das Bundesamt neben den Auswirkungen des wirtschaftlichen Drucks auf die Betriebe, den die Pandemie ausgelöst hat, aktuell auch mit der Integration von Drohnenoperationen in den Luftraum und der Sicherheit beim Betrieb historischer Flugzeuge beschäftigt. Beim Erlass von neuen Bestimmungen sei das BAZL primär in der Umsetzung und Implementierung aktiv. Es sei der **politische Wille**, dass die Schweiz die Bestimmungen der europäischen EASA übernehme, sagte Fritz Messerli.

Das macht den Helikopterunternehmen allerdings schwer zu schaffen, die Überregulierung ist durch die Betriebe kaum mehr zu bewältigen. Die EASA habe denn auch eine Studie zur übermässigen Regulierung machen lassen, erklärte der Präsident der European Helicopter Association EHA, **Peter Möller**. Er forderte die EASA auf, die Ergebnisse der Studie zu veröffentlichen und Schritte einzuleiten, diesen Zustand zu ändern, denn insbesondere kleinere Unternehmen mit weniger als fünf Helikoptern könnten die Regelungsflut nicht mehr bewältigen. SHA-Präsident **Martin Candinas**

pflichtet ihm bei: «Die Schweizer Helikopterbranche leidet unter gleich zwei Pandemien: Neben Covid-19 ist es vor allem die Regelschwemme der EASA, welche die Unternehmen belastet und gleichzeitig kaum je etwas zur Sicherheit des Flugbetriebs beiträgt.» Als Beispiel nannte er die EASA-Vorschrift, dass **Berufspiloten über 60** Jahren keine kommerziellen Transportflüge mehr durchführen dürfen. «Diese Vorschrift ist unsinnig. Selbst eine Studie der EASA hat ergeben, dass Piloten über 60 **medizinisch kein Risiko** darstellen.»

Betroffen ist zwar eine relativ kleine Anzahl Piloten pro Jahr, doch für sie bedeutet es faktisch ein Berufsverbot mit 60 und die Firmen verlieren einige ihrer erfahrensten, aufwendig ausgebildeten Piloten fünf Jahre früher. Dass diese Altersgrenze **unsinnig** ist, zeigt auch die Tatsache, dass Piloten ausserhalb des Bereichs **Commercial Air Transport (CAT)** weiterfliegen dürften. Ein Pilot über 60 darf auf einer Gebirgsbaustelle legal schwierige Montagen ausführen, aber den Bauleiter darf er am Morgen nicht zur Baustelle fliegen – dies würde als CAT-Operation gelten. Für viele Helifirmen ist es damit kaum möglich, Piloten über 60 im täglichen Flugbetrieb sinnvoll einzusetzen.

Martin Candinas wollte als Nationalrat vom Bundesrat am 2. Dezember wissen, warum der Bundesrat mutlos sei und die absurde Regelung, Helipiloten über 60 nicht weiterfliegen zu lassen, nicht verhindere. Anfragen mit dem gleichen Inhalt kamen von den Parlamentariern **Monika Rüegger** und **Matthias Jauslin**.

Am 7. Dezember antwortete der Bundesrat auf diese Anfragen, dass die europäischen Bestimmungen zum Pilotenalter 60 geltendes Recht seien. Würde sich die Schweiz nicht an diese Regeln halten, riskiere sie den Verlust der gegenseitigen Anerkennung von Lizenzen. Alle Möglichkeiten im Rahmen des geltenden Rechts seien ausgeschöpft und das BAZL habe von den **Ausnahmebewilligungen** Gebrauch gemacht. Seit Frühling 2020 habe die EASA die Akzeptanz der Ausnahmebewilligungen eingeschränkt, Ausnahmen würden nur noch für **medizinische Helikoptereinsätze** gewährt, schreibt der Bundesrat. Möglich seien noch zeitlich befristete Einzelausnahmen. Diese sind allerdings an unrealistische Bedingungen geknüpft, wie von der SHA zu erfahren war.

Kritisiert werden von der SHA auch die Transportflüge, welche die **Luftwaffe** immer wieder für zivile Unternehmen und Landwirte durchführt. «Da diese Einsätze für die Begünstigten kostenlos sind, werden die Helikopterunternehmen in unzulässiger Weise konkurrenziert. Genau diese Unternehmen halten aber kostenlos Leistungen bereit, die der Öffentlichkeit beispielsweise bei Naturkatastrophen und Unfällen wichtige Dienste leisten», kritisiert die SHA. Martin Candinas hat deswegen bei Bundesrätin **Viola Amherd** interveniert. «Armeehelikopter dürfen nur subsidiär eingesetzt werden», sagt er. «Als letztes Mittel, wenn die zivilen Mittel ausgeschöpft sind.»

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

pd/eb

## Ralf Walser folgt auf Willi Gredig als CEO der Swiss Helicopter Group

Nach über 20 Jahren an der Spitze der Unternehmung übergibt **Willi Gredig** seine Funktion als operativer Chef der Swiss Helicopter Group an **Ralf Walser**. Willi Gredig hat mit seiner aktiven Mitarbeit bei der Gründung der Swiss Helicopter AG auf den 1. Juli 2012 die Schweizer Helikopterbranche massgeblich mitgeprägt. Heute betreibt Swiss Helicopter eine Flotte von rund drei Dutzend Helikoptern ab 14 über die ganze Schweiz verteilten Basen. Willi Gredig wird weiterhin auf strategischer Stufe für das Unternehmen tätig sein.

Ralf Walser als neuer CEO der Swiss Helicopter Group AG kommt von der **Credit Suisse**, wo er zuletzt die Funktion Leiter Firmenkunden Marktgebiet Graubünden/Sarganserland ausübte. Vor seiner Tätigkeit bei der Credit Suisse war Ralf Walser **Berufsoffizier** der Schweizer Armee. eb

[www.swisshelicopter.ch](http://www.swisshelicopter.ch)



Foto: Swiss Helicopter

Willi Gredig (links) übergibt das Swiss Helicopter-Steuer an Ralf Walser.