

Anschauungs-Unterricht in Gebirgsfliegerei für den Gast aus Europa: Patrick Fauchère (Chefpilot Air Glaciers, rechts) nahm Patrick Ky mit auf einen Rundflug durch die Täler des Berner Oberlands.



Fotos: © Richard Chapuis | Air Glaciers

## EASA ist ein Fan der Schweiz. Aber ist sie auch ihr Freund?

Der Auftritt von EASA-Direktor Patrick Ky an der 25. SHA Generalversammlung hatte im Vorfeld einige Erwartungen geweckt. Würde die EASA den Schweizer Ruf nach praxisnahen Regeln endlich verstehen? Ky gab sich pragmatisch und diplomatisch. Konkrete Zusagen blieb er schuldig.



Links: Beeindruckt nach dem Gebirgsflug: (von rechts) Martin Candinas (Präsident SHA), Patrick Ky (Direktor EASA), Jaime Arqué (Präsident European Helicopter Association) und ihr Pilot Patrick Fauchère (Chefpilot Air Glaciers).

Rechts: «Über allen Bestimmungen der EASA steht das Streben nach mehr Sicherheit»: EASA-Direktor Patrick Ky.



Eine rauschende Party zum Jubiläum der Swiss Helicopter Association hatte wohl niemand erwartet. Zwar üben Helikopter auf grosse Teile der Bevölkerung eine ungebrochene Faszination aus, der Branchenverband der Helikopterfirmen arbeitet seit 1993 aber vor allem im Hintergrund – an politischen und regulatorischen Themen.

Übertriebene Feierlaune war nicht angebracht, weil es bisher nicht gelungen ist, die stetig wachsende Regulierung der Schweizer Luftfahrt abzuschwächen: Unter dem Diktat der EASA entstehen laufend neue Bestimmungen, welche der Branche zwar das Leben schwer, das Fliegen nach Überzeugung der Schweizer Operators aber dennoch nicht sicherer machen.

### «Der Schwebeflug führt nirgends hin»

Es war also vor allem Neugier, welche am 24. Mai über 60 Gäste zur SHA-Jubiläumsversammlung in den grossen Hangar der Rega-Basis in Wilderswil begleitete. Angekündigt hatte sich Patrick Ky, Executive Director der EASA. Bevor der Gast zu Wort kam, las SHA-Präsident Martin Candinas dem EASA-Direktor charmant, aber unmissverständlich die Leviten. Die europäische Überregulierung, welche die Schweiz zu übernehmen hat, bringe kaum Sicherheitsgewinne, aber der bürokratische Aufwand sei derart enorm, dass sich die Schweizer Helikopterfirmen kaum mehr vorwärts bewegten. Candinas verglich die Situation seiner Mitglieder mit einem Helikopter im Schwebeflug: Der brauche zwar jede Menge Energie und sei für den Piloten sehr anspruchsvoll – aber der Schwebeflug führe nirgends hin. Man bleibe immer am selben Ort.

Im Zentrum aller Regeln der EASA liege die Sicherheit, widersprach Ky in seiner Rede. Europa liege punkto Sicherheit der Helikopterfliegerei weit hinter den USA. Dies solle nun eine neue Sicherheitskommission beheben helfen, in der auch das BAZL und die Rega vertreten seien. Ky zeigte sich offen für Anpassungen der Regulierungen, wenn die Schweiz belege, dass die mit einer EASA-Regel verfolgten Sicherheitsziele auch auf anderen Wegen erreicht werden könnten.

### Ob die Botschaft angekommen ist?

Nach dem offiziellen Teil der Versammlung wurde der hohe Gast zu einem Rundflug durch die Berner Alpen eingeladen. Was nach reinem Vergnügen klingt, war aber genau geplante Lobby-Arbeit. Air Glaciers-Chefpilot Patrick Fauchère nutzte den Flug, um den Gast aus Köln mit wichtigen Punkten der Schweizer Gebirgsfliegerei vertraut zu machen. «Er hat mir aufmerksam zugehört», sagte Fauchère nach dem Rundflug zufrieden.

Patrick Ky outete sich als Fan der Schweiz. Er lobte die Schweizer Helikopterbranche für ihre Vielseitigkeit und das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt für die gute Zusammenarbeit. Ob die Botschaft der Schweizer Helikopterbranche bei ihm und der EASA angekommen ist, muss sich aber erst noch zeigen. **CP**

Christian Gartmann



Aufmerksamer Zuhörer: EASA-Direktor Patrick Ky (links) mit SHA-Präsident Martin Candinas.

## Klartext



Von Martin Candinas  
Präsident SHA

### Pragmatisch – aber auch praktisch?

Wenn europäische Chefbeamte in die Schweiz reisen, ziehen sie sich in der Regel warm an. Dass sich die Eidgenossen Bestimmungen aus der EU nur ungern beugen, hat sich bereits herumgesprochen. Patrick Ky war gut vorbereitet auf die klaren Forderungen, welche er an der SHA-Versammlung in Wilderswil zu hören bekam.

Diplomatisch und pragmatisch zeigte er sich offen für Schweizer Lösungen, wenn diese die Sicherheitsziele der EASA nicht gefährden. Wer eine EASA-Regel nicht für sinnvoll halte, müsse halt belegen, dass er die Sicherheit seines Betriebs auch durch andere Verfahren gewährleisten könne, so Ky. Ein pragmatischer Ansatz, der uns Schweizern gefallen müsste.

Bloss: Der Beweis, dass ein alternatives Verfahren genauso sicher ist wie eine Regel der EASA, ist oft gar nicht zu erbringen. Im Regel-Dickicht der EASA finden sich nämlich zahllose Vorschriften, die gar nicht beschreiben, welche Ziele sie verfolgen. Sie schreiben einfach einen Weg vor, der so einzuhalten ist. Punkt. Patrick Ky stellte in Aussicht, dass diese so genannten «Descriptive Rules» immer mehr von «Performance based rules» abgelöst werden sollen. Sie definieren die zu erreichenden Sicherheitsziele und lassen so den Weg offen für praxisnahe Umsetzung.

Ein Licht am Horizont? Nur sehr bedingt. Wenn man weiss, dass die Änderung einer EASA-Regel gut und gern zehn Jahre in Anspruch nimmt, verfliegt die anfängliche Freude über den rhetorischen Pragmatismus von Wilderswil schnell wieder. Dennoch sind wir daran interessiert, dass «Performance Based Rules» kommen. Bis sie Einzug in unseren fliegerischen Alltag haben, sind das BAZL und die politische Schweiz gefordert, den heimischen Unternehmen mit Ausnahmebestimmungen und praxisnahen Umsetzungen über die Runden zu helfen.