

Die Bürokratie als grösste Herausforderung

Der Branchenverband der Schweizer Helikopterunternehmen feiert seinen 30. Geburtstag. In der Swiss Helicopter Association (SHA) arbeiten konkurrierende Unternehmen an gemeinsamen Interessen, der Verbesserung der Sicherheit und gegen die überbordende Bürokratie. «Der erste Swiss Helicopter Day richtet die Aufmerksamkeit auf die breite Angebots- und Berufspalette der Helikopterunternehmen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein», schreibt die SHA im folgenden Gastbeitrag.

Als der «Verein schweizerischer Helikopterunternehmen» am 29. März 1993 gegründet wurde, gab es zwar noch keine EASA, aber der wachsende Papierkrieg mit den Amtsstellen war schon damals die Hauptsorge der Gründer: «Erstes Ziel des Vereins ist es, gegen die Tendenz von mehr Regeln und Vorschriften gemeinsam vorzugehen», sagte der unvergessene Bruno Bagnoud zum Schluss der Gründungsversammlung der heutigen Swiss Helicopter Association (SHA). «Was die Bürokratisierung der Fliegerei betrifft, hat sich in der Summe der letzten dreissig Jahre nichts zum Guten gewendet», resümiert SHA-Präsident Martin Candinas. «Aber ich möchte mir nicht ausmalen müssen, wie es wäre, wenn es die Arbeit der SHA in den letzten 30 Jahren nicht gegeben hätte.» Vollmundig hatte die EASA 2006 angekündigt, Vorschriften und

Verfahren zu harmonisieren. Wer von einer Vereinfachung des Papierkriegs rund um die Fliegerei geträumt hatte, erwachte aber unsanft. Passten die Vorschriften für einen mittelgrossen Flugbetrieb 1993 noch in ein paar Bundesordner, füllen sie heute ganze Bücherregale. Die staatlichen Vorschriften werden laufend verändert. Jeder Betrieb braucht einen Verantwortlichen, der nur dafür sorgt, dass alles auch in den Betriebsvorschriften landet.

Die Kosten für diese «Compliance» gehen für die Branche in die Millionen. Und statt zu fliegen und die Sicherheit des Betriebs zu verbessern, brüten Kader und Mitarbeitende über Papier, das mit der Praxis in der Schweiz oft herzlich wenig zu tun hat. «Brüssel und Köln sind sehr weit weg. Das spüren wir in der Praxis jeden Tag», sagt Philip Kristensen, Geschäftsführer der SHA.



Für Feuerlöscharbeiten, etwa bei Waldbränden, sind die Helikopter unentbehrlich.

Wie eine Passagierin in der dritten Reihe

Die Schweiz sitze zwar im EASA-Verwaltungsrat, habe dort aber kein Stimmrecht, kritisiert Martin Candinas: «Ihre Möglichkeiten zur Einflussnahme auf den Kurs der EASA sind damit etwa so gross wie die einer Passagierin in der dritten Reihe. Sie kann sich zwar bemerkbar machen, aber letztlich nur aus dem Fenster schauen und mutmassen, wo der Flug wohl hinführt.»

Nicht nur in Köln und Brüssel werden Vorschriften ausgeheckt, welche die SHA bekämpft. Auch innerhalb der Schweiz hat der Verband alle Hände voll zu tun: «Die überbordenden Forderungen nach einer restriktiveren Aussenlandeverordnung und der Schliessung von Gebirgslandeplätzen haben uns in den letzten Jahren stark beschäftigt», sagt Philip Kristensen. Weil die Schweiz nicht bereit ist, das faktische Arbeitsverbot der EASA für Berufspiloten ab 60 zu umgehen, hat die SHA zusammen mit Partnern eine nationale Berufspilotenlizenz angeschoben. «Die Vernehmlassung sollte in diesem Jahr eröffnet werden. Mit jedem Jahr, das die Lösung auf sich warten lässt, verlieren wir mehr routinierte Piloten.» Während die Mühlen der Ämter unaufhörlich mahlen, fokussiert sich die SHA auf die gegenseitige Unterstützung innerhalb der Branche. Zusammen mit der Rega gibt sie eine App für Pilotinnen und Piloten heraus, auf der Luftfahrt-Hindernisse eingezeichnet sind, die in den offiziellen Karten fehlen. Vor allem temporär gespannte Seile und Kabel sind für Helikopter eine grosse Gefahr; sie gehören zu den häufigsten Ursachen für Unfälle. Die App der Rega und der SHA zeigt auch Hindernisse unter 25 Meter und leistet damit einen Beitrag an die Sicherheit.

Seit mehreren Jahren führt die SHA auch Erfahrungstagen und Seminare für Flughelferinnen und Flughelfer durch. Die fliegenden Crews der Mitgliederunternehmen arbeiten darin gemeinsam an Schwerpunktthemen und tauschen sich über ihre praktischen Erfahrungen aus. Sie analysieren Zwischenfälle und entwickeln zusammen Verbesserungsvorschläge, die ebenfalls zur Sicherheit beitragen. Die Fliegerei im Gebirge stellt an die fliegenden Mannschaften und ihre Maschinen hohe Ansprüche. Eine wertvolle Buchreihe zur

Ausbildung in der Helikopter-Gebirgsfliegerei existiert bisher nur gedruckt und in deutscher Sprache. Die SHA hat das Werk digitalisiert und ins Englische übersetzt. Auch dieses Projekt hat zum Ziel, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Helikopterfliegerei in der Schweiz über die Sprachgrenzen hinaus zu fördern.

Schliesslich organisiert die SHA im Rahmen der internationalen «European Rotors» alle zwei Jahre einen «Swiss Innovation Day» für die europäische Helikopterbranche. Auch dieser Anlass dient dem praktischen Austausch zwischen Betreibern und Crews von Helikoptern zur Förderung der Sicherheit.

1. Swiss Helicopter Day am 13. Mai

An die breite Öffentlichkeit richtet sich der Swiss Helicopter Day, den die SHA mit zahlreichen ihrer Mitglieder am Samstag, 13. Mai, erstmals veranstaltet. Statt ihre Tage der offenen Tür alle an verschiedenen Daten durchzuführen, spannen 16 Betriebe in der Schweiz und Liechtenstein zusammen und laden alle am selben Tag auf 18 Basen ein. «Unsere Helikopterbetriebe bilden eine sehr kleine Branche, die in der Bevölkerung aber viel Beliebtheit spürt», betont SHA-Präsident Martin Candinas. «Am Swiss Helicopter Day möchten wir die Bedeutung unserer vielfältigen Dienste aufzeigen.»

Knapp 80 Prozent der Helikopterflüge in der Schweiz sind so genannte Arbeitsrotationen. Dazu gehören Versorgungsflüge für Baustellen und Hütten im Hochgebirge, Flüge für die Pflege und Bewirtschaftung von Wäldern, Hilfsflüge für die Berglandwirtschaft, Einsätze bei Naturkatastrophen, die Kontrolle von Starkstromleitungen und Pipelines, Transportaufträge in unwegsamem Gelände oder die Montage von Masten und anderen Bauteilen, die mit Kränen nicht möglich oder zu kostspielig wäre. In die Kategorie der Rettungsflüge gehören knapp sieben Prozent der Rotationen. Kaum ein anderes Land verfügt über ein so gut ausgebautes Luftrettungssystem wie die Schweiz.

Etwa jeder neunte Helikopterstart ist ein Taxi- oder Rundflug. Neben der Dienstleistung für die Passagiere und den direkten Einnahmen haben viele dieser Flüge noch einen



Martin Candinas

Präsidenten der SHA seit 1993

1993 – 1999	Francesco Maurer
1999 – 2004	Hans Küng
2005 – 2016	Rudolf Joder
seit 2016	Martin Candinas

Geschäftsführer der SHA seit 1993

1993 – 1995	Dieter Neupert
1996 – 2002	Hans Schumacher
2003 – 2013	Adrian Stäger
seit 2014	Philip Kristensen

30 Jahre Swiss Helicopter Association SHA

Foto: Rotex Helicopter AG



Foto: Rega

Foto: Swiss Helicopter AG



Foto: Next Generation Flight Training GmbH



Oben: Ein wichtiger Bereich der Arbeitsfliegerei ist die Holzerei. Damit leisten Helikopter einen Beitrag für die Pflege von Wäldern.
Unten: Bau einer Seilbahnstation: Ohne Transporte von Material mit dem Helikopter wäre dies nicht möglich.

Oben: Rettungen mit Helikoptern bei Unfällen in den Bergen und auf Pisten sind nicht mehr wegzudenken.
Unten: Die Pilotenausbildung ist für den Nachwuchs bei den Helikopterbetrieben von existenzieller Bedeutung.

Nebennutzen für die Helikopterbetriebe. Besonders im Gebirge dienen sie den Piloten als wichtige Trainings.

«Die Breite und Tiefe ihres Einsatzspektrums verlangt von den Teams am Boden und in der Luft eine gute Ausbildung und sehr viel Flexibilität», erklärt Martin Candinas. «Am Swiss Helicopter Day werden unsere Mitglieder deshalb auch die verschiedenen Berufsbilder und Ausbildungen präsentieren, die sie anbieten. Schliesslich trifft der Fachkräftemangel auch die Helikopterbranche.»

Service Public für die Allgemeinheit

Besonders am Herzen liegen dem SHA-Präsidenten die Leistungen, welche die Betriebe der Helikopterbranche für die Allgemeinheit bereithalten: «Ich bin in den Bergen aufgewachsen und weiss, welch grosse Bedeutung Helikopter in den Alpen haben. Bei Lawinenabgängen dauert es nur Minuten, bis Rettungshelikopter Ärzte und Suchgeräte einfliegen und lokale Helikopter Hundeteams und Suchmannschaften bringen. Brennt ein Wald, stehen in kürzester Zeit Helikopter mit Spezialausrüstungen bereit, und drohen Überschwemmungen, beobachten Naturgefahrenexpertinnen und -experten die Entwicklung aus der Luft.»

Private Helikopterbetriebe sind an 365 Tagen einsatzbereit. Für diesen Service Public beschäftigen sie Spezialistinnen und Spezialisten,

beschaffen und unterhalten Spezialausrüstungen und üben zusammen mit den Einsatzkräften regelmässig die Zusammenarbeit. Umso stossender ist es für Candinas, dass private Helikopter immer wieder durch Einsätze des Militärs konkurrenziert werden. «Wenn Militärhelikopter zum Beispiel Gratis-Wassertransporte für Alpbetriebe durchführen, schaden sie dem System des <Service Public>, das die Branche für die Allgemeinheit betreibt. Dieses System kann nur weiterbestehen, wenn die Unternehmen für entsprechende Einsätze auch Rechnung stellen können. Ohne Einnahmen fällt auch der Service Public weg und die Armee könnte ihn in diesem Umfang und dieser regionalen Verteilung unmöglich erbringen.» Eine Arbeitsgruppe mit Armee, Kantonen und der SHA ist daran, einen einheitlichen Mechanismus für Hilfsflüge der Armee zu entwickeln. **cp**

Martin Candinas (42) ist seit 2016 Präsident der Swiss Helicopter Association. Als Nationalrat setzt er sich seit 12 Jahren vor allem für die Anliegen der Berggebiete, des Tourismus und des öffentlichen Verkehrs ein. Er ist in diesem Jahr Nationalratspräsident.



Foto: Valair AG

Die Mitglieder der SHA

Air-Glacières SA
 Air Zermatt AG
 Helialpin AG
 Heli Bernina AG
 Heli Partner AG
 Heli Rezia SA
 Héli-Alps SA
 Heli-Lausanne SA
 Heli-Linth AG
 Heliswiss International AG
 Heli-TV SA
 Karen SA
 Linth Air Service AG
 Rotex Helicopter AG
 Rega
 Swift Copters SA
 Swiss Helicopter AG
 Tarmac Aviation SA
 Valair AG

Unternehmen im Umfeld der Helikopterbranche

AirWork & Heliseilerei GmbH
 Alpinlift AG
 anseilen.ch GmbH
 Batt Suisse GmbH
 Beo Helicopter AG
 Centaurium Aviation Ltd.
 Dufour Aerospace AG
 Europavia (Suisse) SA
 g-unlimited GmbH
 Heli Air AG
 Heli Hook AG
 Helikopter-Service Triet AG
 Hudson Sky SA
 Interfast AG
 KESSLER & CO AG
 Kopter Group AG
 Loft Dynamics AG
 Loxia Swiss GmbH
 Schweizer Luftwaffe
 Neutrass AG
 Next Generation Flight Training GmbH
 Partn'Air Management AG
 Ruag Schweiz AG
 Sack Container AG
 Safety Wings AG
 Swiss Quality Broker Partner AG
 Tuag Triebwerkunterhalt AG

Fördermitglied

Horizon Swiss Flight Academy Ltd.

Ein Helikopter der Valair AG auf Kontrollflug von Starkstromleitungen. Auch in Bezug auf die Stromproduktion in der Schweiz leisten Helikopter unersetzliche Dienste.