

Was bringt eine Mitgliedschaft bei der Swiss Helicopter Association?

# Kleine Branche – grosse Bedeutung

Mehr als 300 Helikopter sind in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein immatrikuliert. Rund die Hälfte davon werden kommerziell betrieben und leisten tagtäglich Einsätze für Unternehmen, Privatpersonen und die Bevölkerung. Die Swiss Helicopter Association (SHA) setzt sich als Helikopter-Branchenverband in der Politik und der Verwaltung für die Anliegen der Helikopterunternehmen ein. Ein Blick hinter die Kulissen.

In kaum einem anderen europäischen Land haben Helikopter eine so grosse Bedeutung wie in der Schweiz. Mehr als die Hälfte des Landes liegt in den Alpen: Die Versorgung für Berghütten und die Landwirtschaft, die Pflege des Schutzwaldes, Lawinensprengungen und die Beobachtung von Bergsturzgebieten wären ohne Helikopter genauso unmöglich wie der Betrieb von Baustellen im Hochgebirge, das Rettungswesen oder das Löschen von Waldbränden. Aber auch im Flachland sind Helikopter das Mittel der Wahl bei Verkehrsunfällen, medizinischen Missionen, besonders kniffligen Transporten oder Installationen in abgelegenen Gebieten.

Während Helikopter in der Bevölkerung meistens sehr beliebt sind, bläst der Branche in der Politik und der Verwaltung zuweilen ein eisiger Wind entgegen. Kaum ein Monat ver-

geht, ohne dass die europäische Flugsicherheitsagentur EASA oder das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL neue Bestimmungen erlassen, die den Betrieb von Helikoptern zusätzlich regulieren und damit weiter erschweren.

## Überregulierung als Pandemie der Luftfahrt

Die Auswirkungen sind verheerend: «Die Überregulierung ist die Pandemie der Luftfahrt», sagt SHA-Präsident Martin Candinas angesichts der unablässig anschwellenden Flut von Bestimmungen. «Die Beamten der EASA in Köln sind Lichtjahre von der Betriebspraxis in einem Alpenland entfernt und die Anpassung von europäischen Bestimmungen ist etwa so zäh wie Getriebeöl bei 40 Grad unter null.»

Der Bündner Nationalrat übernahm das Präsidium der SHA 2016, obwohl er Heli-

kopter damals fast nur aus der Ferne kannte. Es war die Aufgabe, die ihn reizte: «Wer in einem Bergtal aufgewachsen ist, weiss, dass ohne Helikopter dort sehr vieles unmöglich ist. Und wer sich in der Politik bewegt, kennt die Schwierigkeiten, welche die Bergregionen und die kleinen Branchen haben, um sich in Bern Gehör zu verschaffen. Deshalb setze ich mich sehr gern für die Helikopterbranche ein.»

Martin Candinas, seinen Kollegen im Vorstand und SHA-Geschäftsführer Philip Kristensen geht die Arbeit nicht aus. Es gibt Themen, die scheinbar ewig auf der Traktandenliste stehen: «Die Überregulierung stranguliert unsere kleineren Unternehmen. Statt sich um den sicheren Flugbetrieb oder die Ausbildung der Mitarbeitenden zu kümmern, werden die erfahrensten Köpfe der Branche zu Verwaltern gemacht», ächzt Philip Kristensen. Sein Unmut ist verständlich, denn die Situation wird Jahr für Jahr schlimmer. Bereits bei der SHA-Gründungsversammlung 1993 sagte Air Glaciers-Gründer Bruno Bagnoud: «Erstes Ziel des Vereins ist es, gegen die Tendenz von mehr Regeln und Vorschriften gemeinsam vorzugehen.»

---

«Das BAZL und das UVEK zeigen mit ihrem Verhalten, dass ihnen eine gute Beziehung zur EASA wichtiger ist als die Bedürfnisse der einheimischen Luftfahrt.»

Martin Candinas

---

## EASA setzt eigene Erkenntnisse nicht um

Dass der Filz an Vorschriften viel zu dick geworden ist, hat auch die EASA erkannt: Ein externes Gutachten identifizierte verschiedene Bereiche, wo Vorschriften vereinfacht werden müssen. Passiert ist allerdings bisher nichts. SHA-Präsident Martin Candinas ärgert sich: «Die EASA setzt nicht einmal ihre eigenen Erkenntnisse um. Statt beherzt gegen



Foto: Hansjörg Bürgi

SHA-Präsident Nationalrat Martin Candinas begrüsst an der 25. Generalversammlung der SHA im Mai 2018 EASA-Direktor Patrick Ky.

den Vorschriftenchungel vorzugehen, wird weiterhin versucht, das Thema auszusitzen.» Wer die Verantwortlichen für die Überregulierung aber nur in Köln sucht, sucht zu weit, so Candinas. «Das BAZL und das UVEK zeigen mit ihrem Verhalten, dass ihnen eine gute Beziehung zur EASA wichtiger ist als die Bedürfnisse der einheimischen Luftfahrt.»

Als Beispiel nennt Candinas die Regelung, dass Piloten über 60 keine kommerziellen Passagierflüge mehr durchführen dürfen. Sie stammt von der EASA und fusst auf der Behauptung, dass diese Piloten aus medizinischen Gründen ein Sicherheitsrisiko darstellen könnten. Die EASA selbst hat mittlerweile in Studien festgestellt, dass das nicht stimmt. Dennoch weigert sie sich standfest, diese Bestimmung zu streichen.

### Erfahrenste Piloten werden arbeitslos

Was Candinas noch mehr ärgert ist, dass die offizielle Schweiz sich genauso wenig bewegt wie die EASA. «Schon seit 2016 hat das UVEK einen Auftrag vom Parlament, dieser unsinnigen Vorschrift in der Schweiz ein Ende zu machen. Das BAZL als zuständiges Amt tut aber das genaue Gegenteil: Es hat damit begonnen, bestehende Ausnahmegenehmigungen für Piloten über 60 rückgängig zu machen. Einige der erfahrensten und sichersten Piloten der Schweiz werden damit in die Arbeitslosigkeit geschickt.»

In den Verkehrskommissionen von National- und Ständerat hat sich die SHA nun dafür engagiert, dass eine nationale Berufspilotenlizenz eingeführt wird. Sie soll es wieder möglich machen, dass Piloten bis 65 arbeiten und mit Passagieren fliegen dürfen, wenn sie die medizinischen und fliegerischen Checks bestehen. Die Motionen dazu sollen im Sommer im Parlament behandelt werden.

### Gebirgsfliegerei stellt hohe Ansprüche

Die «Alterslimite 60» ist nur ein Beispiel, wie die Politik zuweilen gegen die Branche entscheidet, auch wenn fachliche Argumente klar dagegensprechen. Seit Jahrzehnten drängen vor allem Umweltverbände darauf, dass die Helikopterfliegerei im Gebirge eingeschränkt wird. Besonders Gebirgslandeplätze sind ihnen ein Dorn im Auge, denn die dort landenden touristischen Flüge seien unnötig, argumentieren sie. SHA-Geschäftsführer Kristensen hält sachlich dagegen: «Die Gebirgsfliegerei stellt an die Piloten besonders hohe Ansprüche. Wer Materialtransporte mit Unterlasten, Lawinsprengungen oder Einsätze bei Naturkatastrophen sicher durchführen will, braucht ein sehr intensives und breites Training. Anflüge und Landungen auf Gebirgslandeplätzen gehören dazu. Ohne die touristischen Flüge mit Landungen an an-



Foto Eugen Bürgler

Mehr als 300 Helikopter sind in der Schweiz immatrikuliert, gut die Hälfte davon werden kommerziell betrieben.

spruchsvollen Orten würde unseren Piloten ein sehr wichtiger Teil ihrer Flugpraxis fehlen.» Der Verband kämpft deshalb dafür, dass der Bundesrat nicht noch mehr der heute schon knappen Gebirgslandeplätze streicht.

---

*Wer Materialtransporte mit Unterlasten, Lawinsprengungen oder Einsätze bei Naturkatastrophen sicher durchführen will, braucht ein sehr intensives und breites Training.*

Philip Kristensen

---

Die Tätigkeit der SHA hat zwar sehr viel mit Gesetzen, Verordnungen, Verwaltung und Politik zu tun, genauso wichtig ist aber auch die aktive Förderung der Ausbildung und Sicherheit im Betrieb der SHA-Mitglieder. Deshalb lädt sie jedes Jahr zu einem Erfahrungsaustausch für Flughelfer und andere interessierte Personen ein. Menschliche Faktoren in der Fliegerei, Montagen, Löscheinsätze, Lastenfaktoren und andere Alltagsthemen der Flug- und Arbeitssicherheit werden hier behandelt und geübt. Flughelfer tauschen sich mit Piloten und Firmenleitungen aus. Die SHA trägt

so zur Aus- und Weiterbildung dieser wichtigen Spezialistinnen und Spezialisten in ihrer Branche bei.

### Praxisnahe Unterstützung

Auch die Generalversammlungen und Jahrestagungen des Verbandes gehen über die übliche Abhandlung von Vereinstraktanden hinaus. Referate von externen Fachleuten und Diskussionen tragen auch hier zum Austausch und zur Förderung der Sicherheit bei. Zudem arbeitet eine Reihe von erfahrenen Kadern der SHA-Mitglieder in nationalen und internationalen Kommissionen und Arbeitsgruppen mit und fördert so praxisnahe und sichere Bestimmungen für die Helikopterfliegerei in der Schweiz und Europa.

«Wir sind eine kleine Branche mit grosser Bedeutung für den Service Public und für unsere Bergregionen», fasst Präsident Martin Candinas zusammen. «Alle Unternehmen, die etwas mit der Helikopterbranche zu tun haben, gehören als Mitglieder oder Gönner in die Swiss Helicopter Association.» pd ■

Weitere Informationen finden sich auf der Webseite der SHA [www.sha-swiss.ch](http://www.sha-swiss.ch) oder bei der Geschäftsstelle: [info@sha-swiss.ch](mailto:info@sha-swiss.ch)