



Die EASA-Gäste wurden von Swiss Helicopter zu einer Baustelle am Thunersee geflogen, wo sie Gerüst- und Materialtransporte per Helikopter beobachten konnten (von links): Frederik Kämpfe, Vorsitzender der European Helicopter Association EHA, David Solar, EASA Head of General Aviation und VTOL, SHA-Präsident Martin Candinas, EASA-Direktor Florian Guillermet, Swiss Helicopter CEO Rolf Heuberger und Francesco Gaetani, bei der EASA Chefpilot.

## GV 2025 der Swiss Helicopter Association im Bundeshaus

# Kleine SHA ganz gross

Gemessen an Mitgliederzahl oder Finanzkraft ist die Swiss Helicopter Association (SHA) in der europäischen Hubschrauberlandschaft kein Riese. Doch der Verband der Schweizer Heli-Branche ist sehr aktiv und kämpft mit starker Stimme für angemessene Rahmenbedingungen. Das ist der mächtigen EASA nicht entgangen. Die europäische Aufsichtsbehörde hat die SHA-GV mit einer hochkarätigen Delegation samt Direktor und Chefpilot besucht.

### Report von Eugen Bürgler

Die verheerende Verschüttung von Blatten im Lötschental hat einmal mehr vor Augen geführt, wie wichtig Helikopter in einem Alpenland sind: Vom Rekognoszierungsflug der Geologen zur Gefahrenabschätzung an Bord von Air-Zermatt-Helikoptern über die Evakuierung von Tieren als Aussenlast bis zum Einsatz des K-Max von Rotex, der mit der Grapple-Greifzange umgestürzte Baumstämme aus Bachbetten geräumt hat – Helikopter standen im Dauer-

einsatz, sie sind in der Schweiz unverzichtbar. Das gilt nicht nur für Extremsituationen, sondern ebenso für die Bereitstellung der täglich genutzten Infrastruktur in der ganzen Schweiz.

### EASA auf Baustelle am Thunersee

Dass Helikopter im Alpenraum in einer Art und Weise genutzt werden, die andernorts weitgehend unbekannt ist, bringt Konflikte mit dem Regelwerk der europäischen Luftfahrtagentur EASA mit sich. Das EASA-Regelwerk trägt

der Realität der Helikopterbranche hierzulande wenig Rechnung, ist im EASA-Mitgliedstaat Schweiz aber dennoch verbindlich. Die schiefe Flut an Vorgaben und Regulationen, die oft auf grosse Operators wie Airlines zugeschnitten sind, sorgt bei den Unternehmungen zu absolut unverhältnismässigem administrativem Aufwand, der für kleinere Firmen kaum noch zu bewältigen ist und zudem allzu oft realitätsfremd ist und am Ziel vorbeischießt.

In diesem Spannungsfeld ist die Swiss Helicopter Association SHA mit ihrem Präsidenten-

ten, Nationalrat Martin Candinas, in die Offensive gegangen und hat den EASA-Direktor höchstpersönlich zur SHA-GV in die Schweiz eingeladen. Der EASA Direktor Florian Guillermet ist gekommen und mit ihm Francesco Gaetani, bei der EASA Chefpilot und Head of Aircrew and Medical Department, sowie David Solar, EASA Head of General Aviation und VTOL. Die Einladung in die Schweiz angenommen hat auch Frederik Kämpfe, Vorsitzender der European Helicopter Association (EHA).

Um Verständnis für die Bedürfnisse der Schweizer Heli-Operators zu wecken, wurden die Gäste am 27. Mai zuerst zu einer Basisbesichtigung in Bern-Belp eingeladen, danach wurden sie von Swiss Helicopter CEO Rolf Heuberger zu einer Baustelle am Thunersee geflogen, wo sie Gerüst- und Materialtransporte per Helikopter beobachten konnten. Dazu sagte er später: «In erster Linie ist es wichtig, dass die EASA-Vertreter verstehen, wie und unter welchen Bedingungen bei uns operiert wird.» Die SPO-Fliegerei (Specialised Operations/Arbeitsfliegerei) in der Schweiz sei im Gesamtkontext eine Nische in der Nische. Für diese besonderen Rahmenbedingungen müsse man beim Regulator Verständnis schaffen.

#### «One size fits all» funktioniert nicht

Die hochkarätige EASA-Delegation zeigte sich vom Erlebten sehr beeindruckt, vom komplexen Umfeld der Arbeiten zwischen Thunersee und Berner Alpen ebenso wie von der Präzision und Effizienz der Heli-Crews. «Ich erhoffe mir, dass das Verständnis für unsere Arbeit

gerade bei den Diskussionen um die grundlegenden Definitionen positiven Einfluss hat. Man kann einen Passagier-Transport von Paris nach New York nicht mit dem Versetzen eines Holzers im Holzschlag gleichsetzen – das passiert aber aufgrund der Kombination von Regeln der EASA und dem worttreuen Umsetzen des BAZLs“, sagt Rolf Heuberger dazu.

«*Man kann einen Passagier-Transport von Paris nach New York nicht mit dem Versetzen eines Holzers im Holzschlag gleichsetzen – das passiert aber aufgrund der Kombination von Regeln der EASA und dem worttreuen Umsetzen des BAZLs.*

Rolf Heuberger

Wenn wegen der engen BAZL-Auslegung des CAT-Begriffs (Commercial Air Transport – kommerzielle Transporte von A nach B) der Transport eines Monteurs zur Gebirgsbaustelle als CAT-Flug gewertet wird, bringt das für den eigentlichen SPO-Auftrag eine Vielzahl von administrativen Auflagen mit sich und zwingt die Operators in eine Grauzone. «Da müssen wir künftig mehr und sorgfältiger über Definitionen sprechen», so Rolf Heuberger, der diese Problematik auch den EASA-Kadern vor Ort demonstrierte.

#### «Simpler, lighter, better» war einmal

Zurück an der SHA-GV im Bundeshaus erinnerte Martin Candinas daran, dass er bereits 2018 den damaligen EASA-Direktor Patrik Ky als Gast der SHA in der Schweiz begrüssen durfte. Damals habe man von einfacheren, massgeschneiderten Regulationen für die Helibranche gesprochen: «Simpler, lighter, better» habe das Versprechen geheissen. Eingehalten hat es die EASA leider nicht, stellte Martin Candinas fest, im Gegenteil: Die Komplexität der Regulierung habe seit 2018 noch einmal deutlich zugenommen und Aufwand und Kosten für Audits seien gewachsen. «Zeit und Geld müssen zunehmend dafür geopfert werden, regelkonform zu sein, statt in den geleisteten Service Public und die Verbesserung der Sicherheit zu fliessen», stellte Martin Candinas fest. Gleichzeitig könne die SHA nicht feststellen, dass sich die Sicherheit dank dieser Regulationen verbessert habe. Heute sei er nicht diplomatischer Politiker, sondern müsse in aller Deutlichkeit sagen: «Die Bürokratisierung der Helikopter-Fliegerei ist gefährlich und versperrt den Blick auf das Wesentliche.» Das Ganze drohe ohne Gegensteuer ein böses Ende zu nehmen und Menschenleben zu kosten.

«*Die Bürokratisierung der Helikopter-Fliegerei ist gefährlich und versperrt den Blick auf das Wesentliche.*

Martin Candinas

Foto Eugen Bürgler



Die Generalversammlung 2025 der Swiss Helicopter Association fand in einem Kommissionszimmer im Bundeshaus statt.

Nach dieser klaren Ansage betonte der SHA-Präsident aber auch, dass man der EASA die Hand reiche, um gemeinsam vernünftige Lösungen zu entwickeln. Das BAZL könne durch Nutzung seines Spielraums ebenfalls einen Teil zur Lösung beitragen und auch die SHA sei gefordert. Direkt an die EASA-Repräsentanten gerichtet hielt Martin Candinas fest: «Hoffentlich beginnt heute eine fruchtbare Zusammenarbeit. Wir haben grosse Hoffnungen in Sie, damit wir in einigen Jahren sagen können: simpler, lighter, better!»

### Fokus auf Safety statt Compliance

Ihm sei bewusst, dass er die hoch gesteckten Erwartungen fast nur enttäuschen könne, sagte der angesprochene EASA Direktor Florian Guillermet. Er äusserte Verständnis für die Kritik, dass zu viele Ressourcen dafür verschwendet würden, regelkonform (compliant) zu sein und dabei der eigentliche Fokus auf die Sicherheit aus den Augen geraten könne. «Wir müssen das beim Rule-Making-Plan für die nächsten Jahre neu beurteilen», stellte der EASA-Direktor in Aussicht und sagte: «Der Fokus muss auf Safety gerichtet sein. Regulationen haben nur dort eine Berechtigung, wo es sie braucht.»

Man müsse aber auch sehen, dass die EASA in den letzten 20 Jahren im Bereich Safety Standards gesetzt habe, die heute weltweit als «Gold Standard» angesehen würden. Doch er sei sich sehr wohl bewusst, dass der administrative Aufwand und das Tempo von Veränderungen mancherorts eine grosse Belastung bedeuten und dem Kernauftrag der EASA, nämlich die Garantie von Sicherheit in der Luftfahrt, entgegenstehen können: «Es darf nicht darum gehen, den Haken im richtigen Kästchen zu setzen, sondern das Richtige zu tun.»



Foto Eugen Bürgler

Martin Candinas: «Die Komplexität der Regulierung hat seit 2018 noch einmal deutlich zugenommen und Aufwand und Kosten für Audits sind gewachsen.»

### Den Blindflug beenden

Florian Guillermet versprach eine Verbesserung des Regelwerks mit diesem Grundsatz vor Augen, wobei auch die nationalen Behörden stärker eingebunden werden sollen. Er dämpfte die Hoffnung, dass das von heute auf morgen geschehen werde: «Als wir vor einigen Monaten Vorschläge für eine Vereinfachung des regulatorischen Rahmens auf den Tisch brachten, applaudierten alle. Aber wenn es konkret wird, kommen alle mit Anliegen, warum dies oder jenes speziell geregelt werden muss.» Die EASA stehe nicht isoliert da und sehe sich mit teils widersprüchlichen Ansprüchen der europäischen Institutionen, von Verbänden und der Industrie konfrontiert, gleichzeitig sei die ICAO auf globalem Level nach wie vor ein wichtiger Akteur.

Gefragt ist also auch das BAZL. Dessen Direktor Christian Hegner bekräftigte die Absicht, künftig in Zusammenarbeit mit der SHA vermehrt das Einreichen von «Alternative Means of Compliance» (AltMoC) bei der EASA zu unterstützen und so durch den Nachweis eines akzeptierten Sicherheitslevels Abweichungen von den EASA-Vorgaben zu erreichen.

«Ihr müsst uns zeigen, wie die Dinge in der Realität aussehen. Dieser Input kommt von nirgendwoher sonst. Deshalb sind wir hier, wir wollen ihnen zuhören.» Florian Guillermet

Bemerkenswert war das Eingeständnis des EASA-Direktors, dass die Agentur in einigen Bereichen blind sei und nicht überall über jene Daten verfüge, die für einen Performance-based-Ansatz nötig wären. Mehrfach betonte er vor der SHA, dass die EASA auf den Dialog mit der Branche angewiesen sei: «Ihr müsst uns zeigen, wie die Dinge in der Realität aussehen. Dieser Input kommt von nirgendwoher sonst. Deshalb sind wir hier, wir wollen Ihnen zuhören.»

### Know-how versus Beamten-Ideen

Kritische Fragen bekamen die EASA-Vertreter im Bundeshaus dann durchaus zu hören: Warum etwa in Europa teilweise sehr viel höhere Prüfungshürden für Piloten gelten würden als in den USA, warum die Slowakei als EASA-Mit-



EASA-Direktor Florian Guillermet versprach eine Verbesserung des Regelwerks, wobei auch die nationalen Behörden stärker eingebunden werden sollen.

Foto Eugen Bürgler

gliedstaat für einen UH-60 Black Hawk aus US Army Beständen eine Bewilligung für den kommerziellen Einsatz in ganz Europa ausstellen könne (sogar inklusive Transport von bis zu 16 Feuerwehrleuten, was selbst in den USA nicht erlaubt ist), wie die Rolle der Operators im Gesetzgebungsprozess tatsächlich gestärkt werde oder weshalb das Verschieben von Helikoptern zwischen EASA-Staaten mit so viel bürokratischem Aufwand verbunden ist.

Nicht auf alle Fragen konnten die EASA-Vertreter eine befriedigende Antwort liefern, das war ihnen bewusst. Im Falle des zivil zugelassenen Black Hawks mussten sie zum Beispiel darauf verweisen, dass für «Experimental» und «Fire Fighting» nationales Recht gelten würde. Auch bei diesen Fragen wurde betont, dass man das Fachwissen der Branche besser nutzen wolle. David Solar: «Wir passen die Abläufe an, damit wir das richtige Know-how von den richtigen Leuten abholen können. Wenn der HEC-Bereich (Human External Cargo) betroffen ist, dann sollen die Leute mitreden, die HEC fliegen.»

### Ist erlaubt, was nicht verboten ist?

Ein Operator wollte wissen, wie mit Situationen umzugehen sei, die von der EASA nicht abgedeckt sind. Das BAZL sagte dazu, dass nicht erlaubt sei, was nicht geregelt ist. Das sieht der EASA-Chefpilot Francesco Gaetani anders: Er komme selber aus der Industrie und habe solche Diskussionen mit Behörden geführt. Da sei man zum Schluss gekommen: «Wenn es nicht explizit verboten ist, kann ich es machen.» Zumindest in seinem Departement werde dieser Ansatz verfolgt, denn schliesslich habe jeder Betrieb ein Safety Management System implementiert. David Solar ergänzte, dass dabei ein Vertrauensverhältnis zwischen der (nationalen) Behörde und dem Operator entscheidend sei. Und, er machte das bemerkenswerte Statement: «Regulation is about common sense.» Was so viel heisst wie: «Bei der Regulierung geht es um gesunden Menschenverstand.»

«Wenn es nicht explizit verboten ist, kann ich es machen.» David Solar

Der Vorsitzende der European Helicopter Association (EHA), Frederik Kämpfe, musste den Vorwurf einstecken, dass innerhalb der EHA die grossen Hersteller zu viel Gewicht besitzen und via die EHA Druck auf den Gesetzgebungsprozess ausüben würden. Frederik Kämpfe unterstützte die Forderung, dass die Operators in den Gesetzgebungsprozessen



Als Nachfolger für Patrick Fauchère wählte die SHA Laurent Barthes (Bild), Pilot und Instruktor bei der Air-Glaciers. Foto Eugen Bürgler

auf einem höheren Level eingebunden werden müssten. Bei der Arbeit mit EU-Institutionen stelle er auch ein langsames Umdenken fest: «Man beginnt zu realisieren, dass wir konkurrenzfähiger werden müssen, um den Anschluss in der Welt nicht zu verpassen.»

### Die «Statistique Fauchère»

Von der SHA kommt nicht nur Kritik. Der Verband will noch stärker als bis anhin im Rule-Making-Prozess der EASA präsent sein und die Diskussionen von Anfang an mit Brancheninputs mitprägen. Damit die Arbeit der EASA wie vielfach gefordert einem Performance-based-Approach folgen kann, wurde den EASA-Kadern Datenmaterial präsentiert, das tatsächlich Rückschlüsse auf die Flugsicherheit zulässt. Denn wie Rolf Heuberger ausführte, verfügt die EASA im Bereich Helikopter und General Aviation über absolut keine normalisierten Daten, die erlauben, Unfallzahlen in Relation zu den geleisteten Flugstunden zu setzen. «Wir müssen wissen, wie viele Unfälle wir pro Rotation, Flug oder Flugstunde in welchem Einsatzgebiet haben.» Das Hauptargument «mehr Sicherheit» bei der regulatorischen Tätigkeit der EASA muss unbedingt verlässliche Daten über die tatsächlich grössten Risiken als Basis haben.

Die SHA hat in Zusammenarbeit mit dem BAZL diesen Missstand proaktiv angegangen. Vorstandsmitglied Patrick Fauchère hat der SHA seine enorm umfangreiche Aufarbeitung und Einordnung aller verfügbaren SUST-Unfallberichte im Bereich Helikopter übergeben. Das BAZL hat das Vorhaben mit statistischem Material zum Flugbetrieb unterstützt, sodass Rückschlüsse gezogen werden können, wo

Handlungsbedarf besteht, um die Flugsicherheit zu erhöhen. «Wir brauchen diese normalisierten Daten, um die richtigen Schlüsse zu ziehen», hat Rolf Heuberger betont, «nur so können wir mittel- und langfristige aktiv steuern und auch messen, was mit der Regulierung passiert.»

### Neu im SHA-Vorstand

Nach der Präsentation seiner Aufarbeitung der SUST-Berichte wurde Patrick Fauchère, der langjährige Chefpilot der Air-Glaciers, mit viel Applaus und Anerkennung aus dem SHA-Vorstand verabschiedet. Besonders hervorgehoben hat Martin Candinas die ruhige, pragmatische und immer sehr kameradschaftliche Art, mit der sich «Pat» unermüdlich für die Helikopterindustrie eingesetzt hat. Die anderen sieben Vorstandsmitglieder und der Präsident wurden für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt. Als Nachfolger für Patrick Fauchère wählte die SHA Laurent Barthes, Pilot und Instruktor bei der Air-Glaciers SA, neu in den Vorstand. Mit grossem Dank verabschiedet wurde Daniel Kränzlin, der für die SHA in den letzten zehn Jahren die ERFA-Flughelfer Tage mit viel persönlichem Einsatz organisiert hat.

Seit der GV 2024 sind die Fuchs Helikopter AG und die Lions Air Skymedia AG als neue ordentliche Mitglieder hinzugekommen, die Heli Tamina GmbH als ausserordentliches Mitglied. Damit zählt die SHA aktuell 21 ordentliche und 28 ausserordentliche Mitglieder sowie ein Fördermitglied. Dem SHA-Vorstand mit Präsident Martin Candinas ist es in den letzten Jahren wieder gelungen, praktisch alle relevanten Helibetreiber für die Mitgliedschaft im Verband zu motivieren. [www.sha-swiss.ch](http://www.sha-swiss.ch)