



Ein Star des Tages war der zwar bereits 60-jährige, aber brandneu in den Farben von Heliswiss International lackierte Columbia Model 107-II Vertol (in der Bildmitte) in Haltikon bei Küssnacht am Rigi.

27'000 Personen liessen sich vom ersten Swiss Heli Day begeistern

Am gleichen Strick ziehen

Quer durch die ganze Schweiz haben am 13. Mai gegen 20 Helikopterbetriebe ihre Hangartore geöffnet. Anlass für diesen ersten Swiss Helicopter Day war das Jubiläum der Swiss Helicopter Association (SHA), die sich seit 30 Jahren für die Anliegen der Schweizer Helikopterbranche einsetzt. Trotz durchzogenem Wetter war der Swiss Helicopter Day ein voller Erfolg.

Fotoreport von Eugen Bürgler

Unzählige Kinderhände hatten am 13. Mai irgendwo im Land einen Steuerknüppel in einem Helikoptercockpit in der Hand und viele Erwachsene haben nicht weniger gestaunt, wie relativ kleine Betriebe jeden Tag Grosses leisten. Sprüheinsätze über Obstkulturen in der Westschweiz, Rettungsmissionen im Berner Oberland, Präzisionsmontagen im Schwerlastbereich in der Zentralschweiz, Waldbrandbekämpfung im Tessin oder Flugschulung in der Ostschweiz – das alles und noch sehr viel mehr gehörte zu den gezeigten Themen. Nicht nur in Bern, wo Swiss Helicopter 70 Jahre Basis Bern-Belp feierte und die Luftwaffe mit PC-7 TEAM und Super Puma Display Team

für zusätzliche Besuchermagnete sorgte, war das Interesse der Bevölkerung sehr gross. Die Crews der verschiedenen Basen liessen sich unterschiedliche Attraktionen einfallen, so zum Beispiel die Versteigerung von Originalteilen des letzten SA315B Lama der Air Zermatt in Raron. Überall gleich war das Engagement für die nächste Generation: Kinder und Jugendliche wurden besonders angesprochen. Noch mehr als andere Branchen ist die Helikopterindustrie auf aussergewöhnlich motivierten Nachwuchs angewiesen.

Premiere Columbia 107-II Vertol

Auch für Insider gab es Neues zu sehen und so hat es nicht wenige gestandene Heli-Profis zu

Heliswiss International (HSI) nach Haltikon gezogen. HSI zeigte zum ersten Mal das jüngste Flottenmitglied, den Columbia Model 107-II Vertol, der am 25. Januar in der Schweiz eingetroffen ist (SkyNews.ch 03/2023). Bis zum Tag der offenen Hangartore war der Grosshelikopter mit Tandemrotor noch nie in seinen neuen, attraktiven Farben des neuen Eigentümers HSI geflogen. Spezialisten sind noch dabei, den Heli auf seinen Einsatz bei HSI vorzubereiten. Er hat zum Beispiel moderne Verkehrswarnsysteme (Traffic Avoidance System – TAS) und FM-Funkgeräte erhalten, während er unnötiges Gewicht zugunsten der Nutzlast verloren hat. Gleichzeitig gilt es, Crews umzuschulen und die Hürden bezüglich Bewilligungen und Zulassungen zu nehmen. Das Bestreben von



Ein wohl weltweit einmaliges Flottenbild: AS332C1 Super Puma, Columbia Model 107-II Vertol, Kamov Ka-32 A11BC von Heliswiss International zusammen mit einem AS350B3+ von Swiss Helicopter auf der Basis Haltikon.

HSI ist es auf jeden Fall, im Sommer 2023 mit dem nach wie vor als N185CH US-registrierten Vertol in den Einsatz zu gehen.

«Für Präzisionsmontagen, wie sie zu unserem Alltag gehören, brauchen wir einen Helikopter mit Koaxial- oder Tandemrotor», sagte der HSI-CEO Eugen Amrhein, der sich auf den Einsatz des Vertols freut: «Dieser Helikopter hat Potenzial und das Rotorsystem bietet eine Stabilität, wie sie bei konventionellen Auslegungen mit Haupt- und Heckrotor nicht erreicht wird.» Die Nachfrage nach Schwerlasthelikoptern sei derzeit gross. In Europa fehle es an Helikoptern mit grosser Nutzlastkapazität – im Transportbereich, aber auch in der Feuerbekämpfung.

Kamov als Spielball der Politik

Nach seiner erneuten Atlantiküberquerung von Südamerika per Schiff nach Hamburg ist der Kamov Ka-32 HB-XKA von Heliswiss International erst einen Tag vor dem Swiss Helicopter Day wieder in Haltikon gelandet. Der Schwerlasthelikopter hat im Winterhalbjahr in Chile im Feuerlöscheininsatz gestanden. Chile erlebte eine sehr schwere Waldbrandsaison, was sich auch auf den Kamov-Einsatz von HSI ausgewirkt hat, wie Eugen Amrhein erzählte: «Wir sind in der Feuerbekämpfung doppelt so viel geflogen wie angenommen.» Dabei habe sich gezeigt, dass der Kamov einen Unterschied mache: «Der Kamov hat im Kampf gegen die Feuer alleine in der letzten Waldbrandsaison

rund 8,7 Millionen Liter Wasser abgeworfen. Der Kamov hat damit in Chile, wenn man die abgeworfene Wassermenge mit den dafür aufgewendeten Flugminuten vergleicht, eine Effizienz erreicht, die über 30 Prozent höher liegt als beim nächsten Mitbewerber.»

Doch hinter den Zukunftsaussichten für den Kamov Ka-32 in westlichen Ländern steht ein grosses Fragezeichen. Nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine hat die EASA das Typenzertifikat für den Kamov Ka-32 suspendiert. «Wir haben eine Exemption für den 'Kilo Alpha' und können ihn entsprechend einsetzen, aber aktuell ist die Ersatzteilversorgung aus Russland unterbrochen», sagt Eugen Amrhein dazu.

«Wir fühlen uns von der SHA verstanden und unterstützt.» Eugen Amrhein

Die Gründe dafür sind politischer Natur. Portugal hat im Oktober 2022 verkündet, seine verbliebene Flotte von inoperativen Kamov Ka-32, die für die Feuerbekämpfung beschafft wurden, an die Ukraine zu verschenken. «Von diesem Tag an gab es kein Exportzertifikat für irgendein Teil mehr, nicht einmal für die kleinste Schraube. Derzeit ist hüben wie drüben ein politischer Wille vorhanden, den Ersatzteilsupport trockenulegen und diese Maschinen in der westlichen Welt stillzulegen», so Eugen Amrhein.

SHA – wichtige Stimme der Branche

In dieser Situation kann auch die SHA als Interessenvertreterin der Schweizer Helikopterbranche nicht helfen. Doch angesprochen auf das 30-Jahr-Jubiläum der SHA sagt Eugen Amrhein: «Die SHA hat sich seit ihrer Gründung weiterentwickelt. Der Verband ist heute nahe bei uns Operators, wir fühlen uns verstanden und unterstützt.» Dem pflichten andere angefragte Akteure der Helibranche wie Bernard Vogel, CEO der Air-Glaciers, bei: «Die SHA hat zur Entwicklung unserer Industrie beigetragen. Zusätzlich hat sie sich für die Interessen Dritter, wie die Bergbevölkerung, die auf unsere Helikopter angewiesen ist, oder für das Patientenwohl eingesetzt.» Die SHA sei heute mit ihrem Fachwissen ein zuverlässiger Partner des BAZL, nutze ihre Kontakte im Interesse der Mitglieder und verteidige deren Interessen, zum Beispiel wenn es um die Beibehaltung von Gebirgslandeplätzen oder die Altersgrenzen für Piloten gehe. Bernard Vogel wünscht sich, dass die SHA ihre Führungsrolle in der Schweizer Helikopterindustrie beibehält und die immer wieder unter Druck stehenden Interessen der Helibranche im In- und Ausland verteidigt.

Auch bei der Rega wird die Arbeit der SHA geschätzt. Heinz Leibundgut, Rega Chefpilot Helikopter und Geschäftsleitungsmitglied, pickt ein Beispiel heraus: «Die SHA hilft mit, Luftfahrthindernisdaten zu erfassen und zu pflegen. Das betrifft Hindernisse, die nicht in

der Datenbank des BAZL erfasst sind. Denn für Kabel unter 25 Meter besteht keine Melde- oder Bewilligungspflicht. Nur wenn wir gemeinsam mithelfen, weitere Kabel in der Datenbank zu erfassen, können wir die Sicherheit der Besatzungen und Insassen von Helikoptern weiter erhöhen.» Gerade in den letzten Jahren hat die SHA in den Augen von Heinz Leibundgut einiges erreicht: «SHA-Präsident und Nationalratspräsident Martin Candinas hat die Anliegen der Helikopterbranche in Bundesbern engagiert und glaubwürdig vertreten. Dadurch hat die SHA zusammen mit ihren Mitgliedern für eine höhere Akzeptanz der vielfältigen Transportleistungen mit Helikoptern zugunsten der Schweizer Bevölkerung gesorgt.»

Engagement der Mitglieder gefragt

Urs Riebli, Inhaber und Geschäftsführer der Rotex Helicopter AG, ist ebenfalls von der Wichtigkeit der SHA überzeugt und sagt: «Der Verband mit dem Präsidenten Martin Candinas nimmt unsere Anliegen immer ernst und unterstützt uns im Rahmen der Möglichkeiten.» Er erinnert aber auch daran, dass die SHA auf das Engagement seiner Mitglieder angewiesen ist: «Damit der Verband erfolgreich agieren

kann, braucht es die Mitarbeit von uns Mitgliedern. Wir als Branche müssen uns einbringen, wenn wir etwas erreichen wollen.»

«*Man kann nicht jene Teile der Helikopterfliegerei, die einem vielleicht nicht so passen, einfach weglassen. Die Schweizer Helikopterbranche funktioniert als Gesamtsystem.* Martin Candinas

Der Präsident der European Helicopter Association (EHA), Christian Müller, der als Luftfahrtextperte und Helipilot auch CEO der Firma NGFT (Next Generation Flight Training) ist, legt den Fokus auf die Tatsache, dass die Helibranche neben regulatorischen Hürden durch ganz praktische Fragen gefordert wird: «Die SHA hat als Branchenverband kontinuierlich und konsequent für die Interessen der Helikopter in der Schweiz gekämpft. Es geht dabei nicht nur um politische Rahmenbedingungen, sondern auch um lokale Themen wie Transport von

Jagdgut an Feiertagen oder Wassertransporte auf Alpen.

Als Präsident der EHA wünscht sich Christian Müller auf europäischer Ebene weiterhin eine konstruktive Zusammenarbeit mit der SHA: «Ohne Unterstützung der SHA bei regulatorischen Arbeitsgruppen, gezieltem Feedback zu relevanten Themen und personeller Unterstützung im erweiterten Vorstand würde uns in der EHA ein zentrales Element fehlen. Als EHA nehmen wir proaktiv die Themen der nächsten Jahre auf. Ich hoffe, dass die SHA diese ebenfalls aufnimmt und aktiv unterstützen wird.»

Besuch vom höchsten Schweizer

Helikopterbasen im ganzen Land haben Besuch vom Nationalratspräsidenten Martin Candinas erhalten, der auch Präsident der SHA ist. Er zeigte sich am Abend des Swiss Helicopter Day begeistert vom Erlebten: «Die Menschen in diesem Land schätzen die Einsatzbereitschaft der Branche, die ihre Teams an sieben Tagen der Woche und manchmal auch in der Nacht ausrücken lässt.» Die Branche dürfe sich über den Rückhalt freuen, der in der Bevölkerung zu spüren sei.



Einblick in die Technik bei Swiss Helicopter Maintenance, Probesitzen im K-Max der Rotex, Blick in den EC135 Rettungshelikopter der Alpine Air Ambulance oder ein Rundflug mit Valair oder Swiss Helicopter – auch auf dem Heliport Balzers ist der Swiss Helicopter Day auf grosses, positives Echo gestossen.

Martin Candinas hat auch über die Herausforderungen gesprochen, mit denen sich die Helikopterbranche konfrontiert sieht: «Die Rahmenbedingungen müssen stimmen und dafür setzt sich die SHA seit ihrem Gründungstag ein. Das fängt lokal an und geht weiter über kantonale, nationale und europäische Bestimmungen, welche das sichere, effiziente und wirtschaftliche Arbeiten unserer Helikopterfirmen nicht zu stark behindern dürfen. Wir sind auf Akzeptanz in der Bevölkerung angewiesen und müssen deshalb aufzeigen, was wir alles machen, in wie vielen verschiedenen Bereichen wir tätig sind und dass wir Helikopter brauchen, ob wir wollen oder nicht.»

«**Ohne Unterstützung der SHA bei regulatorischen Arbeitsgruppen, gezieltem Feedback zu relevanten Themen und personeller Unterstützung im erweiterten Vorstand würde uns in der EHA ein zentrales Element fehlen.**

Christian Müller

Die Umweltthematik ist in den Augen von Martin Candinas ein zweites zentrales Thema, das die Helikopterindustrie derzeit fordert: «Wir müssen zeigen, dass Nachhaltigkeit auch bei uns ein Thema ist, dass auch wir den CO₂-Ausstoss reduzieren wollen. Wir wissen, dass neue Technologien und alternative Treibstoffe ebenso kommen werden wie eine Beimischpflicht für fossilfreie Treibstoffe. Wir wissen aber auch, dass wir heute noch keine CO₂-freien Helikopter haben. Bis neue Technologien verfügbar sind, können wir den CO₂-Ausstoss von Flügen kompensieren, wie das erste Mitglieder der SHA für Passagierflüge machen. Ich glaube in diese Richtung müssen wir weitergehen und das der Bevölkerung auch aufzeigen.»

Als Gesamtsystem funktionieren

Obwohl Helikopterbetriebe enorm wichtige Dienstleistungen für die Bevölkerung in der Schweiz erbringen, erinnerte Martin Candinas daran, dass die SHA für eine sehr kleine Branche steht. Umso wichtiger sei es, dass möglichst alle Akteure dieser Branche in der SHA mitwirken, um den gemeinsamen Anliegen Gehör zu verschaffen.

Martin Candinas stellt fest, dass die Akzeptanz von Helikoptern in ländlichen Gebieten oft grösser ist als in der Stadt: «Auf dem



Das Rundflugangebot von Valair und Swisshelicopter in Balzers, hier ein Robinson R44 Raven II von Valair, war während der gesamten Betriebszeiten komplett ausgebucht.

Land sehen die Leute viel unmittelbarer, wie Helikopter dabei helfen, Steinschlagnetze über Strassen und Bahnen zu montieren, Schutzwälder zu pflegen, nach Überschwemmungen Hilfe zu bringen, Lawinen zu sprengen, Hütten zu versorgen, Bahnen aufzustellen oder verunfallte Menschen zu retten. Aber ich sehe zum Beispiel in der Stadt Bern, wie wichtig der Helikopter in der Stadt zum Beispiel als fliegender Kran ist. Er kommt überall hin und erledigt Arbeiten hocheffizient, ohne dass Strassen

und Tramlinien stundenlang gesperrt werden müssen.» Und Martin Candinas weist auf einen enorm wichtigen, aber nicht immer einfach zu vermittelnden Punkt hin: «Die Helikopterfliegerei muss man ganzheitlich betrachten und man kann nicht jene Teile der Helikopterfliegerei, die einem vielleicht nicht so passen, einfach weglassen. Die Schweizer Helikopterbranche funktioniert als Gesamtsystem, das sich auf die verschiedenen Bereiche abstützt.»

www.sha-swiss.ch



Spitzentreffen am Swiss Helicopter Day: Der Schweizer Präsident der European Helicopter Association, Christian Müller (links), zusammen mit Martin Candinas, SHA-Präsident und 2022/23 auch Nationalratspräsident.