

«Allgemeine Luftfahrt ist die Wiege der Aviatik»

An dem vom Aero-Club der Schweiz organisierten Anlass für die Parlamentarische Gruppe Luftfahrt (PGL) auf dem Flughafen Bern-Belp liessen sich Nationalräte über die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt informieren.

JÜRIG WYSS

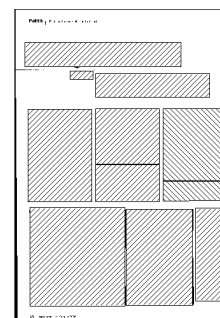
Alle Sparten des Aero-Club der Schweiz waren im Hangar der Bundesbasis auf dem Flughafen Bern-Belp vertreten, ebenso der Schweizerische Hängegleiterverband, Fluggeräte, vom Modellflugzeug, Fallschirm, über Segel-, Motor- und Ecolight-Flugzeuge bis hin zum Helikopter, Ballon und Hängegleiter bildeten am 20. Juni den eindrücklichen Rahmen zu einem Anlass, welcher den Mitgliedern der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) die Bedeutung der General Aviation im «Gesamtsystem Luftfahrt» aufzeigen sollte. Der Anlass wurde auf Initiative des Präsidenten Beat Neuenschwander vom AeCS organisiert. Mit dabei waren unter anderem auch Vertreter des Vorstandes der Aerosuisse und des Flughafens Bern. Dem Anlass fernbleiben musste aus terminlichen Gründen die Parlamentarische Gruppe Sport (PGS). Der Kontakt wird vom AeCS jedoch aufrechterhalten, ist der Luftsport doch ein wichtiges Anliegen.

Allein: Nur wenige der angemeldeten Parlamentarier folgten der Einladung der PGL; vier Nationalräte fanden während der dritten Woche der Sommersession den Weg von Bern auf den Flughafen Belp, wo deren Präsident Peter Weigelt gleich zur Begrüssung Klartext redete: «Die Allgemeine Luftfahrt ist nicht nur ein Hobby einer privilegierten Gruppe. Sie erfüllt vielmehr wichtige Aufgaben für die Luftfahrt.» Als ehemaliger Absolvent der Fliegerischen Vorschulung nannte er die Pilotenausbildung, der er durchaus erzieherische Elemente zugestand.

Doch er verwies auch auf die bedeutenden volkswirtschaftlichen Aspekte, welche die Allgemeine Luftfahrt aufzuweisen habe. «Es ist deshalb wichtig, dass wir das Thema General Aviation heute aufnehmen», hielt er fest.

Referate mit Fakten

Beat Neuenschwander, Präsident des Aero-Club der Schweiz, machte zu Beginn seines Referates klar, was unter dem Begriff «Allgemeine Luftfahrt» oder «General Aviation» zu verstehen sei: «Die General Aviation verkörpert den Individualverkehr zur Luft als Pendant zum Linienverkehr. Sie umfasst das gesamte Spektrum, inklusive des Luftsports, der Freizeitaviatik sowie der Grund- und Weiterausbildung auf Luftfahrzeugen der Leichtaviatik.» Der Aero-Club der Schweiz als Dachverband der Leichtaviatik, AOPA Schweiz, der Flugplatzverein und der Schweizerische Hängegleiterverband vereinigen zusammen über 40'000 Mitglieder und 45 Flugplätze. Wichtige Themen werden im Rahmen des GASCO (General Aviation Steering Committee) koordiniert.



Neuenschwander zeigte auf, dass die General Aviation bedeutende Beiträge an das «Gesamtsystem Luftfahrt» leiste. Er hob den Stellenwert der Selektion und der Grundausbildung in der Luftfahrt hervor.



Jede Pilotenkarriere beginnt mit der Erlangung der Privatpilotenlizenz in einem Leichtflugzeug auf einem regionalen Flugplatz. «Die Jugend- und Nachwuchsförderung ist heute mehr denn je sehr wichtig und dringlich», hielt Neuenschwander fest. Die Allgemeine Luftfahrt sei deshalb die eigentliche «Wiege der Aviatik» und die Basis für Berufe in der Luftfahrt, speziell der Pilotenausbildung. Die Leichtaviatik umfasse aber ein wesentlich breiteres Spektrum, dazu gehörten unter anderem auch die Luftrettung, Luftsport und Tourismus.

Die Allgemeine Luftfahrt leiste, so Neuenschwander, auch einen namhaften Wertschöpfungsbeitrag durch viele regionale KMUs. Dieser Tatsache stehe indes seit dem Jahr 2002 eine Abnahme der Pilotenlizenzen um rund 15 Prozent entgegen. Der Grund dafür liege unter anderem auch in der zunehmenden Regelungsdichte. «Politische Entscheidungen, Gesetze und Verord-

nungen verhindern eine förderliche Entwicklung der General Aviation, im Besonderen auch der Luftsportdisziplinen, was wiederum nicht im Einklang mit dem Sportkonzept des Bundes steht», betonte Neuenschwander. Der Luftsport werde in unserer Gesellschaft, bei der Politik und den Medien unterschätzt und verkannt. «Das Umfeld der Aviatik wird zunehmend komplexer, der Luftsport hat in unserem Land einen schwierigen Stand», so sein Fazit.

Auf gute Rahmenbedingungen angewiesen

Rudolf Joder, Nationalrat und Präsident der Swiss Helicopter Association SHA, verwies auf den volkswirtschaftlichen Nutzen der Helikopterbranche. Die Swiss Helicopter Association (SHA) mit seinen 25 Betrieben erwirtschaftete pro Jahr gegen 200 Millionen Franken Umsatz und erhalte hochqualifizierte Arbeitsplätze, unter anderem in Randregionen. Rund 50 Prozent der Einsatzarten entfallen gemäss Joder auf das Konto der Arbeitsfliegerei, 14 Prozent auf Rettungs- und Suchflüge sowie 12 Prozent auf die Schulung. Im Gebirge mache der Anteil der Arbeits- und Rettungsfliegerei sogar drei Viertel aller Einsätze aus. Die Leistungen der Helikopterbranche entsprächen der Nachfrage in den Bereichen Logistik, Rettungswesen, Tourismus, Katastrophenschutz und -hilfe.

Joder kritisierte die zunehmenden Regelungen, welche mit der Übernahme des EASA-Rechts einhergehen. «Die Anpassungen führen zu operationellen Einschränkungen, ohne die Sicherheit zu erhöhen», legte er dar. Die Helikopterunternehmen seien zu Investitionen von über 115 Millionen Franken gezwungen, die jährlichen Mehrkosten bezifferte er auf über 32 Millionen. Als Beispiel nannte er die Spitallandplätze: «Diese müssen umgerüstet werden, was der Öffentlichen Hand Zusatzkosten von 150 Millionen Franken verursacht.»

Sorgen bereiten ihm aber auch die zunehmend schwierigen umweltpolitischen Rahmenbedingungen in der Schweiz. So hätte eine Einschränkung der Gebirgslandeplätze weitreichende Konsequenzen, brauchen doch Piloten pro Jahr mindestens



Fotos: JÜRIG WYSS

Gespräche über die Allgemeine Luftfahrt: Nationalrat und Fallschirmspringer Adrian Amstutz mit Beat Neuenschwander (Bild links aussen), sowie Nationalrat Peter Weigelt, Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt, mit Xaver Mäder, Vertreter des Segelflugverbandes.
Discussions sur l'aviation générale: le conseiller national et parachutiste Adrian Amstutz avec Beat Neuenschwander (image de gauche à l'extérieur), ainsi que le conseiller national Peter Weigelt, président du Groupe parlementaire aviation, en compagnie de Xaver Mäder, représentant de la Fédération suisse de vol à voile.

50 Landungen im Gebirge, um die Lizenz zu erhalten. «Aufgrund ihrer Topographie mit zwei Dritteln Gebirge ist die Schweiz auf Helikopter angewiesen», betonte Joder und appellierte an die anwesenden Parlamentarier: «Unterstützen Sie uns, dass sich die Rahmenbedingungen nicht unnötig verschlechtern.» ●



Nationalrat Roland Borer (links oben), Charles Riesen, Direktor Alpar AG, im Gespräch mit Paul Kurrus (Präsident der Aerosuisse), sowie Nationalrat Rudolf Joder (oben).

Le conseiller national Roland Borer (en haut à gauche); Charles Riesen, directeur d'Alpar AG, en conversation avec Paul Kurrus (président d'Aérosuisse); et le conseiller national Rudolf Joder (ci-dessus).

Der Fliegerei verbunden

Nicht wenige der am Informationsanlass anwesenden Mitglieder der PGL sind der Fliegerei verbunden und setzen sich entsprechend für deren Anliegen ein. Nebst dem Referenten und Präsidenten der Swiss Helicopter Association SHA, **Rudolf Joder** (SVP), gehört **Peter Weigelt** (SVP) dazu, früher Absolvent der FVS auf dem Flugplatz Lommis und Präsident der PGL: «Es gibt Kollegen, die gegen die Luftfahrt antreten. Wir müssen deshalb immer wieder auf deren volkswirtschaftliche Bedeutung hinweisen und darauf, dass sie Teil der Verkehrspolitik ist.»

Adrian Amstutz (SVP) aus Schwanden ob Sigriswil ist aktiver und erfolgreicher Fallschirmspringer. 1986 bis 1992 war er Fallschirm-Nationaltrainer, 1978 Weltcupsieger und insgesamt sechsmal Schweizer Meister. Im letzten Jahr zählte er 52 Absprünge. Darunter war auch die Landung im neuen Berner Fussballstadion «Stade de Suisse», dem ehemaligen Wankdorf: Er überbrachte per Fallschirm den Ball anlässlich des Eröffnungsspiels.

Auch **Roland Borer** (SVP), wohnhaft im solothurnischen Kestenholz, kennt die Fliegerei aus eigener Erfahrung. 20 Jahre lang sei er selber geflogen. Die Ausbildung habe er mit der Piper L4 auf dem Flugplatz Grenchen absolviert, war sogar im Besitze des Berufspiloten-Ausweises. «Durch Unvermögen der Verwaltung wird der Boden für die Fliegerei immer dünner», sagt er und fügt an: «Während Jahren haben gewisse Kreise ein schlechtes Gewissen geradezu gezüchtet: Wer fliegt, tut etwas schlechtes.» Nun müsse man zusammenhalten, über den eigenen Garten hinausschauen. Und: «Die Verbände müssen sich wehren und versuchen, ihre Interessen durchzusetzen.» ■ wy



Grenzenlos regulierte Freiheit über den Wolken

JAR-FCL 2 für Helikopter war in der Vergangenheit für die Piloten in der Schweiz kaum mehr als ein Fremdwort, welches erst noch unter Ignoranz zu leiden hatte. Nicht gänzlich grundlos: Letztmals kündigte das BAZL die Einführung von JAR-FCL 2 (H) auf den 1. Juli 2005 an. Ein weiteres Jahr ist verstrichen – ein weiteres Datum steht fest: 1. Januar 2007. Diesmal tut die Heli-Industrie gut daran, der Vorankündigung gebührend Beachtung zu schenken.

PATRICIA ANDRIGHETTO |

Sieben Jahre sind es her, seit sich die Flächenfliegerei der europäischen Harmonisierung in der Flugausbildung hat angleichen müssen. JAR-FCL (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing) nennt sich jenes Regelwerk, von welchem sich die Helikoptergesellschaft in der Schweiz bis anhin tunlichst ferngehalten hat. Der Kurs auf der Basis von RFP (Reglement für Flugpersonal) wurde beibehalten – unfreiwillig, aber nicht unwillig. Ein erstes Inkrafttreten von JAR-FCL 2 für Helikopter wurde bereits auf den 1. Januar 2000 angekündigt; ein vorletztes per 1. Juli 2005. Doch war es bis anhin schlichtweg nicht möglich, die aktuelle Fassung in der Schweiz anzuwenden. Aus diesem Grund wurden in den JAA-Gremien Vorschläge erarbeitet, um eine «Schweiz-kompatible» Lösung zu finden.

EASA ante portas

Der Sommer 2005 ist Vergangenheit – ebenso wie das dannzumal geplante Einführungsdatum. Doch JAR-FCL 2 für Helikopter ist nicht vom Tisch. Im Gegenteil: Diesmal klopft nicht mehr nur einfach JAR-FCL an die Cockpittüre; vielmehr baut sich dahinter übermächtig der EASA-Vertrag auf, welcher vom Parlament im Dezember 2005 ratifiziert worden ist. Gut zu wissen, dass, gemäss aktuellem Informationsstand des BAZL, vorgesehen ist, dass die EASA

das bestehende JAR-Regelwerk (Inhalt der JAR-FCL und JAR-OPS) im Grundsatz übernehmen wird. Denn: Während JAR-FCL 2 mit einer dreijährigen Übergangsfrist eingeführt wird, tritt der EASA-Vertrag ohne eine solche in Kraft, und zwar bereits 2008. Viel zu rechnen gibt es nicht mehr – ausser mit jeder Menge Arbeit für jene Exponenten aus der Helikopterindustrie, die sich bis dato höchstens peripher mit der Materie befasst haben. Der Handlungsspielraum zur Anpassung an JAR, beziehungsweise vor allem an die EASA-Regelung, nimmt mit jedem verstreichenden Monat konisch ab. Um eine JAR-Zertifizierung zu erhalten, müssen Flugschulen beziehungsweise Ausbildungsorganisationen bezüglich Organisation und Betrieb den JAR-Richtlinien entsprechen. «Die Flugschulen sind aufgefordert, deren Aufbau, das heisst die Verfahren, das Personal, die Infrastruktur sowie die finanzielle Situation zu dokumentieren», wie das BAZL verlauten lässt. Eine Dokumentation, die durch eben diese Behörde beurteilt, genehmigt und im Rahmen von regelmässig stattfindenden Audits überprüft wird.

JAR auf der Waagschale ...

«Klar ist, dass das BAZL die neuen Regelungen nicht gegen die Industrie, sondern mit der Industrie zusammen einführen will», hält das Bundesamt fest. Die von der Swiss Helicopter Association (SHA) unter der Projektleitung von Guido Brun, Geschäftsführer von Heli Sitterdorf AG,

Argus Ref 23581648

verfasste Impact Study hat primär zum Ziel, die Konsequenzen der Einführung der JAR-FCL-2-Normen für die Schweizerische Helikopterbranche aufzuzeigen, verbunden mit der Kernfrage: «Welche Regeln haben den grössten negativen Einfluss auf unsere Industrie und wie können wir das BAZL unterstützen, um in der verbleibenden Zeit eine Änderung dieser Vorschriften zu erreichen?» Die bevorstehende Einführung von JAR-FCL 2 (H) erweckt den Anschein, als müsste bilateral nach Lösungen für eine Lösung gesucht werden...

Natürlich sind aus der Einführung von JAR-FCL 2 auch Vorteile auszumachen. In erster Linie ist dies die Harmonisierung der Ausbildung und der Lizenzen, die deren gegenseitige Anerkennung im JAA-Raum sicherstellt; oder anders formuliert: Piloten mit einer JAR-Lizenz haben ohne weiteres die Möglichkeit, innerhalb des erwähnten Raumes auch ausserhalb ihres Landes zu arbeiten. Als weitere positive Konsequenz wird beurteilt, dass es im Gegenzug für Ausländer attraktiver wird, in der Schweiz eine fliegerische Ausbildung zu absolvieren – währenddem damit zu rechnen ist, dass Schweizer Flugschüler ins Ausland abwandern. Dass die neuen Vorgaben für die Helikopterindustrie einen beträchtlichen personellen und materiellen Aufwand, Zusatzkosten von mehreren Millionen Franken pro Jahr und nach wie vor eine Menge ungeklärter Fragen auf der «Kreditorenseite» generieren, steht unbestritten fest. Auch die durch JAR vorgesehene Herabsetzung der Alterslimite für die Berufspilotenlizenz (auf 60 Jahre) und die veränderte Erfassung der Flugzeit («Rotor Turning Time») verursachen mancherorts Sorgenfalten.

... und wie man diese Waage ausgleicht

Zwar scheinen die Vorteile in einem anteilmässigen Ungleichgewicht gegenüber den Zugeständnissen zu stehen. Die Schweizer Helikopterindustrie tut jedoch gut daran, mit der empfohlenen positiven Grundhaltung dem Regelwerk gegenüber (aus Gründen der Unvermeidbarkeit und im Sinne eines konstruktiven Zweckoptimismus) diese Waagschale auszugleichen. «Die Helifliegerei gehört heute zu den wenigen aviatischen Sparten, die bei der Schulung noch keine Rückgänge zu verzeichnen ha-

ben», hält Guido Brun fest. Den markanten Einbruch der Schülerzahlen, etwa bei der Flächenfliegerei, schreibt er unter anderem der Einführung der JAR-Reglemente zu. Allerdings nicht etwa in erster Linie der Regulierung wegen. «Vielmehr ist der manifestierte Negativismus gegenüber JAR auf die Flächenfliegerei zurückgefallen und hat damit einen beträchtlichen Imageschaden angerichtet.» Und genau dies soll der Helikopterfliegerei nicht widerfahren.

Mit gutem Beispiel voran geht die Swiss HSA (Swiss Helicopter School Association) als FTO. Ein bereits im Juni 2004 gegründeter Verein, dessen Mitglieder (Heli Sitterdorf AG, Airport Heli, BB Heli AG, Central Helicopter Services, Heli Link Ltd., Helitrans AG, Heli West AG, Mountain Flyers 80 Ltd., SwissJet Ltd. und Safety Wings) mit einer gemeinsamen Schulbewilligung eine professionelle Flugausbildung bezwecken. SwissHSA mit Präsident Guido Brun, Markus Baumann als Chief Flight Instructor und Chief Ground Instructor Urs Küffer beabsichtigen, die erste Organisation im Helibereich zu sein, die dem BAZL, die zur Zertifizierung notwendigen Unterlagen übergibt. «Wir sind seit einigen Monaten bereit, dem BAZL die kompletten Manuals zur Zertifizierung zu übergeben», macht Guido Brun die Absicht deutlich.

Warten auf konkrete Vorgaben

Auch Heliswiss ist für die bevorstehende JAR-Einführung gerüstet. «Wir haben unsere Flugschulstrukturen und unser Personal soweit angepasst, dass wir für die JAR-FCL-2-Bedürfnisse bereit sind», informiert Alex Bächlin, Geschäftsführer von Heliswiss. Die Grundsteine für ein entsprechendes Trainings- und Operations-Manual sind gelegt. «Wir warten nun auf konkrete Vorgaben des BAZL, die bis jetzt nicht gekommen sind», meint Bächlin lakonisch und fügt an: «Die Einführung per 1. Januar 2007 halte ich schlichtweg für nicht machbar.» Das Thema EASA kommentiert Alex Bächlin kurz und bündig: «Mit dem Übergang zu EASA wird die Schweiz wohl Vollmitglied, aber ohne Stimmrecht; das heisst, unser Einfluss wird äusserst beschränkt sein.»

Mit kritischen Worten äusserte sich auch Rudolf Joder, Nationalrat und Präsident

der SHA, den zunehmenden Regelungen gegenüber, die mit der Übernahme des EASA-Rechts einhergehen: «Die Anpassungen führen zu operationellen Einschränkungen, ohne die Sicherheit zu erhöhen», wie Joder im Rahmen des vom AeCS organisierten Anlasses für die parlamentarische Gruppe Luftfahrt verlauten liess. ●



