

Interview mit Bruno Bagnoud, Gründer und Chef von Air Glaciers

«45 Jahre ein Kämpfer»

Er ist ein typischer Patron, der seit 45 Jahren für seine Sache kämpft: Bruno Bagnoud, Gründer und Chef von Air Glaciers, kennt das Schweizer Bergrettungswesen wie kein Zweiter. Weshalb das Lama noch 20 Jahre fliegen wird, Air Glaciers aber auch zweimotorige Helis anschaffen wird, das erklärt er im grossen Interview mit SkyNews.ch.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

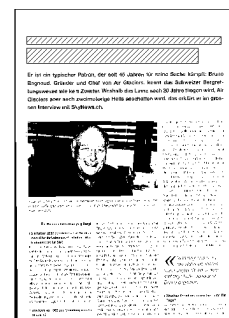
I Sie haben 2007 den Aerosuisse Aviation Award für Ihr Lebenswerk erhalten. Was bedeutet das für Sie?

Für mich ist das eine besondere Ehre, da ich seit 45 Jahren für die Fliegerei generell und die Heli- und Gebirgsfliegerei im Speziellen kämpfe. Der Award ist für mich auch eine Bestätigung, dass sich dieser lange Kampf gelohnt hat. Die Gebirgsfliegerei war eine der Voraussetzungen für unser heutiges Rettungswesen. Dieses hätte sich meiner Ansicht nach ohne all die daraus gewonnenen Erfahrungen nicht so entwickeln können. Wir haben heute in der Schweiz eine sehr gute Rettungsorganisation, sei es die Rega oder unsere, die aber ohne die kommerzielle Fliegerei nicht existieren könnten.

I Wie kam es 1965 zur Gründung von Air Glaciers?

Als ich 1963 an einem Bergführer-Kurs in der Region des Trientgletschers teilnahm, brach sich ein Bergführer-Aspirant auf 3300 Meter Höhe ein Bein. Zwei Kursteilnehmer begaben sich nach Champex, um dort per Telefon Hermann Geiger zu alarmieren. Er flog damals mit einem Bell 47J für die Schweizerische Rettungsflugwacht. Wegen des starken Föhns konnte Hermann Geiger nicht an der Unfallstelle landen, deshalb banden wir den Verletzten auf zwei Paar Skis und brachten ihn

zur Orny-Hütte, wo Hermann Geiger mit dem Heli wartete. Dieses Ereignis zeigte mir, welche wichtige Rolle Helikopter bei Bergrettungen spielen. Als ich von der Alouette III hörte, die mit fünf Personen bei starkem Wind auf dem Mont Blanc landete, schlug ich Hermann Geiger vor, eine Alouette III zu beschaffen. Aber woher sollten wir die dafür notwendigen anderthalb Millionen Schweizer Franken nehmen? Nachdem ich bei verschiedenen Banken abschlägige Antworten erhalten hatte, stellte mir eine kleine Bank aus Sion 600'000 Franken für eine Alouette III zur Verfügung. Mit dem Zug reiste ich nach Marseille zu Aérospatiale und vereinbarte mit ihnen, den Rest in drei Jahren zu bezahlen. Am 1. August 1965 gründeten wir die Air Glaciers und nahmen kurz darauf die Alouette III HB-XCB, als erste zivile ihres Typs, in der Schweiz in Betrieb. Die XCB fliegen wir heute noch, das B steht übrigens für Bagnoud. Der vom Aero-Club Sitten gekaufte Pilatus Porter HB-FAB und zwei von der Rega gemietete Bell 47 ergänzten die Flotte in den Anfangsjahren. Wochen später weigerte sich der damalige Rega-Chef Fritz Bühler die Kosten von 7245 Franken einer Rettung mit der Alouette III zu übernehmen, weil diese ganz knapp auf italienischem Gebiet erfolgte. Diese negative Antwort seitens der Rega war ausschlaggebend, dass wir im Wallis eine eigene Luftrettungsorganisation aufbauten, welche heute im kantonalen Rettungsgesetz verankert ist. Zwei Jahre nach uns ist dann Air Zermatt



gegründet worden. Unsere zweite Basis ist 1973 in Lauterbrunnen wegen des Desinteresses der Heliswiss entstanden. Heute decken wir mit sieben Basen das ganze Gebiet ab und erreichen jeden Punkt innert zehn Minuten.

«*Man sagt uns nicht die Wahrheit, indem man vorgaukelt, dass zweimotorige Helis sicherer als Einmotorige sind.*»

I Welches Verhältnis haben Sie heute zur Rega?

Wir hatten ein sehr gutes Verhältnis zur Rega gepflegt, bis das Problem mit der Zweimotorigkeit aufgetaucht ist. Persönlich bin ich der Meinung, dass man uns hier nicht die Wahrheit sagt, indem man vorgaukelt, dass zweimotorige Helis sicherer als einmotorige sind. Statistiken, die in den USA über zehn Jahre geführt wurden, zeigen auf, dass sich im Rettungswesen mehr Unfälle mit «Twin Engines» als mit Einmotorigen ereignen. Wir stellen vielmehr fest, dass die Hersteller diese Regeln fordern, damit sie neue und vor allem teurere Helikopter verkaufen können. Unsere Rettungshelis kosten zwei Millionen, eine zweimotorige Maschine aber zehn Millionen Franken. Wir, die 80 Prozent im Gebirge arbeiten, sind viel glücklicher mit kleinen einmotorigen Helis, als mit einem schwereren Twin, der viel mehr Downwash erzeugt, mehr Steine und Schnee aufwirbelt. Dies ist insbesondere bei Abseilaktionen in Steilwänden von grosser Wichtigkeit. Mit einem zweimotorigen Heli hätten wir den letztes Jahr verunglückten deutschen Tornado-Piloten mitsamt seinem Fallschirm ins Tal geblasen. Wir haben ihn aber mit einem Lama gerettet, in dem wir einen Arzt und Bergführer am 70 Meter langen Seil hinab liessen. Zudem braucht ein zweimotoriger Heli mehr Treibstoff und erzeugt für die gleiche Rettung mehr Abgase. Ein zweimotoriger Heli macht bestimmt auf Verlegungsflügen von Spital zu Spital in der

Nacht Sinn, und wenn über Städte geflogen wird, dafür bin ich offen. Aber nicht im Hochgebirge. Die neuen Vorschriften kommen von der Offshore-Fliegerei her, doch was hat das mit dem Gebirgsflug zu tun?

I Das BAZL schreibt aufgrund europäischer Vorschriften aber vor, dass ab 2011 Rettungsflüge nur noch mit zweimotorigen Helis erfolgen dürfen.

Wir führen seit 45 Jahren Rettungen aus und haben – «touch wood» – noch nie einen Turbinenausfall auf einem Rettungsflug erlitten. In den USA fliegen sie mit einmotorigen Helis auch im Instrumentenflug. Wir wissen, dass das grösste Problem nach wie vor der Mensch ist. Ob ich mit einem Twin oder «Single Engine» in ein Kabel fliege, macht keinen Unterschied.

I Aber gibt es noch eine Chance, auch in Zukunft Rettungen einmotorig ausführen zu können, nämlich dann, wenn kein Twin zur Verfügung steht?

Die ganze Sache kommt nun in die Vernehmlassung, gewisse Punkte werden dabei sicher offen gelassen. An Wochenenden im Winter sind oft vier bis fünf, maximal sieben unserer Helis im Rettungseinsatz. Zudem haben wir im Wallis – als einziger Kanton – ein Rettungsgesetz, nach dem von Weihnachten bis Ostern immer vier Helis permanent einsatzbereit sein müssen. Hätten wir nur einen oder zwei zweimotorige Helis, müssten die Verletzten in den Bergen viel länger auf Hilfe warten. Die Qualität der Rettungen würde sinken, bei gleichzeitiger Erhöhung der Kosten.

I Vor Ihrem Büro hängt ein Bild eines Bell 429 in Air-Glaciers-Farben. Gibt es doch bald einen Twin in der Flotte?

Sobald die Verfügung des BAZLs klar ist, gibt es noch eine Übergangsfrist von drei Jahren, dann werden wir nach einem Twin Ausschau halten. Wir werden verschiedene Muster testen, wobei insbesondere die Leistung im Hochgebirge eine wichtige Rolle spielt. Wie erwähnt, könnte ich mir auch vorstellen, die Verlegungsflüge beispielsweise nach Genf, mit

einem zweimotorigen Heli auszuführen, der auch weniger Lärm erzeugt, schneller ist und mehr Komfort bietet.

◀ *Zusammen mit Air Zermatt leisten wir zwei Drittel der Ersteinsätze im Schweizer Gebirge.*

I Wie arbeitet Air Glaciers mit Air Zermatt zusammen?

Sehr gut. Wir haben das Wallis für die kommerzielle Fliegerei aufgeteilt, sie fliegen im Oberwallis, wir im Unterwallis. Für das Rettungswesen gelten in etwa die gleichen Grenzen. Wenn aber Air Zermatt am Anschlag ist, helfen wir ihnen aus, oder umgekehrt. Sind wir beide mit allen Helis in der Luft, dann springt die Rega ein. Was man nicht vergessen darf: Zusammen mit Air Zermatt leisten wir zwei Drittel der Ersteinsätze im Schweizer Gebirge. Vergangenes Jahr verzeichneten wir rund 2200 Ersteinsätze, Air Zermatt etwa gleich viele. Wir könnten uns auch vorstellen, zusammen mit Air Zermatt vier oder fünf zweimotorige Helis im gesamten Wallis zu betreiben, wenn es soweit kommt.

I Nun droht aber mit der geplanten Einschränkung der Gebirgslandeplätze Ungemach in dieser Art der Fliegerei?

Ja es ist paradox: Die grössten Gegner der Gebirgsfliegerei sind jene Kreise, die am meisten davon profitieren, nämlich der Schweizerische Alpen Club SAC. Ich habe das Glück, dass ich praktisch seit Beginn der Gebirgsfliegerei dabei bin. Zudem bin ich ausgebildeter Bergführer, Skilehrer, in Magglingen ausgebildeter Sportlehrer sowie Heli- und Flächenpilot. Ich war auch mit den Pionieren der Gebirgsfliegerei, mit Hermann Geiger und Fernand Martignoni, sehr stark verbunden. Heute bin ich der einzige, der dieses Metier so lange kennt und den «file rouge» (roten Faden) hat. Die heutigen 48 Gebirgslandeplätze sind gesetzlich verankert. Der Bundesrat will nun, dass über alle diskutiert wird. Derzeit

wird jeder einzelne Landeplatz überprüft, zuerst jene in der Region Zermatt. Vorläufig ändert sich aber nichts. Was mich stört, ist die Beschränkung auf 1100 Höhenmeter.

I Wieso wurde die Grenze zwischen Gebirgsflug und Nichtgebirgsflug für Helikopter bei 1100 Meter festgesetzt?

Weil damit der Jura ausgeschlossen ist, das hat der Alpenclub so fixiert. Für uns ist dies eine riesige Hürde, da praktisch alle Bergdörfer im Wallis auf mehr als 1100 Meter über Meer liegen. Ich kämpfe dafür, dass diese Höhe heraufgesetzt wird, aber bislang ohne Erfolg. Zudem wäre damit eine Gesetzesänderung verbunden. Mich stört auch, dass die Motionen gegen den Gebirgsflug immer von Leuten eingegeben werden, die in der Stadt wohnen. Wir mischen uns auch nicht in die Zürichseeschiffahrt ein. Auf der anderen Seite ist der Heli dann wieder gut genug, wenn es um die Versorgung der SAC-Hütten geht, das ist doch verrückt. Die Gebirgslandeplätze sind ursprünglich von Hermann Geiger zusammen mit dem SAC festgelegt worden. Da damals nur Flugzeuge in diesen Höhen zum Einsatz kamen, handelt es sich durchwegs um grosse Flächen in der Nähe von Hütten, die so auf dem Luftweg versorgt werden konnten. Klar hat es in den vergangenen 45 Jahren im Gebirge auch Veränderungen gegeben. Skiflote erschliessen heute Regionen, die früher nur per Skiflugzeug erreichbar waren. Deshalb kann man sich schon überlegen, ob noch alle 48 Gebirgslandeplätze am richtigen Ort sind.

◀ *Jeder Heliskiing-Auftrag ist auch ein Trainingsflug für den nächsten Rettungseinsatz des Piloten.*

I Wie wichtig ist denn Heliskiing für Air Glaciers, dafür werden die Gebirgslandeplätze ja auch benötigt?

Dies sind für uns wichtige Aufträge, da sie in einer Zeit anfallen, in der wir wenig ande-

re Flüge haben. Andere Helifirmen, die keine Rettungen ausführen, entlassen den Winter über teilweise Personal. Zudem ist jeder Heliskiing-Auftrag auch ein Trainingsflug für den nächsten Rettungseinsatz des Piloten. Das Fliegen im Winter ist komplett anders als im Sommer, denken Sie nur an ein «White-out» oder an den Wind. Deshalb ist ein regelmässiges Training im Winter so wichtig. Unsere Gegner werfen dann ein, dass die Rega auch nur Rettungsflüge ausführt. Doch alle Rega-Piloten haben ihre Ausbildung bei einer kommerziellen Gesellschaft erfahren und dort auch Gebirgslandetraining absolviert. Zudem wird das Gebirgsfliegen auch in Zukunft nicht intensiver als heute ausgeübt, zu gross sind die Limitationen durch das Wetter und die Konzentration auf die Wochenenden.

I Es gab doch einen Bundesgerichtsentscheid zum Gebirgsflug?

Ja, der Kanton Bern wollte alle Gebirgslandeplätze auf seinem Gebiet aufheben. Dagegen hat die Bohag Rekurs eingelegt, den Fall bis vor Bundesgericht gezogen und Recht erhalten. Das Urteil lautet dahingehend, dass ein Verbot des Heliskiings ein erheblicher Eingriff in die verfassungsmässig garantierte Wirtschaftsfreiheit wäre. Ein solcher Eingriff ist gemäss Bundesgericht nur zulässig, wenn ein überwiegend öffentliches Interesse besteht und er mit den Geboten der Verhältnismässigkeit und Gleichbehandlung vereinbar wäre.

I Könnte Air Glaciers die Rettungsflierei ohne andere kommerzielle Transportflüge überhaupt ausüben?

Nein, denn 70 Prozent unserer Aktivitäten sind normale Transportflüge, die meisten davon im Gebirge. Die beste Maschine dafür ist nach wie vor das Lama. Das ist für Air Glaciers spezifisch. Wir werden nun abklären, welche neuen Helis im Minimum die selben Aufgaben wie ein Lama ausführen können. Ein B3-Ecureuil hebt bei 20 Grad nur 500 Kilo und kostet dreimal mehr als ein Lama. Zudem fliegen wir ab Saanen viele Personen nach Genf, aber nicht

mit einem Lama oder einer Alouette III, da ist mehr Komfort, weniger Lärm und mehr Geschwindigkeit gefragt.

I Damit bleibt das Lama weiterhin das Hauptstandbein der Air Glaciers?

Absolut. Für unsere Aufgaben ist es nach wie vor der beste Heli. Ein Pilot und zwei Flughelfer reichen für einen Transport aus, zudem hat das Lama nur einen geringen Downwash. Auch punkto Ersatzteile mache ich mir keine Sorgen, denn Eurocopter garantiert sie fürs Lama noch für die nächsten 20 Jahre.

I Air Glaciers ist mit 26 Helis der grösste Hubschrauberbetreiber in der Schweiz, wird dies von der Aufsichtsbehörde auch so wahrgenommen?

Nein, das ist dem BAZL gleich. Ob man zehn oder einen Heli betreibt, spielt beim BAZL keine Rolle. Wir sind aber froh, dass wir in der Aufsichtsbehörde auf einige Personen mit dem notwendigen Sachverstand zählen können. Gerade der für den Flugbetrieb Helikopter zuständige Nicola Mordasini ist ein ehemaliger Air-Glaciers-Mann. Solche Fachleute wissen, wovon sie sprechen. Ehemalige Swissair-Piloten dagegen haben vom Helifliegen keine grosse Ahnung.

I Als eine der wenigen Schweizer Firmen betreibt Air Glaciers sowohl Helis wie auch Flächenflieger. Macht dies unter einem Dach Sinn?

Ja, denn wir machen im Prinzip mit Helikopter und Flugzeugen alles, was damit möglich ist: Rettungsflüge, Transportflüge, Luftaufnahmen sowie als einzige Firma Sprühflüge in den Rebbergen und vieles andere. Für meine Leute fasse ich es immer wie folgt zusammen: Wir transportieren Mist in die Reben, aber auch die Frau von Kennedy. Aber nur so können wir überleben. Und nur so können wir auch 140 Mitarbeiter auf unseren sechs Basen beschäftigen und deren Familien ein Auskommen sichern.

I Was halten Sie von Linienflügen ab dem

Flughafen Sion?

Im Wallis haben wir zwar das beste Wetter der ganzen Schweiz, aber auch eine topographische Situation, welche keine normalen Instrumentenanflüge zulässt. Doch mit den heute zur Verfügung stehenden GPS-Mitteln kann Sion praktisch immer angefliegen werden. Wenn wir mit unseren Super King Airs einmal nicht landen können, liegt es daran, dass die Piste nicht gesäubert ist, aber nicht am Wetter. Bei grösseren Maschinen ist es etwas komplexer, aber ich bin überzeugt, dass dies technisch mit einem GPS-Approach lösbar ist. Aber da sperrt sich das BAZL dagegen, weil wir dann von den Satelliten anderer abhängig sind. Zudem haben wir einen Acht-Grad-Anflug, dafür eignen sich nicht alle Flugzeugtypen. Aber das ändert sich, davon bin ich überzeugt. Erfreulicherweise wird Sion je länger je mehr von Businessjets benützt. Am ersten Januarwochenende 2008 verzeichneten wir nicht weniger als 182 Jets! Das dürfte auch damit zusammenhängen, dass in Genf der Platz für kleine Jets beschränkt ist. Zudem haben wir ein sehr gutes Einvernehmen mit der Armee. Am Wochenende können die Jets auch auf dem Militär-Tarmac abgestellt werden. Umgekehrt ist die Luftwaffe in Sion auch an einem guten Verhältnis mit der Zivilluftfahrt interessiert. Aber für Linienflüge bräuchte es ein herkömmliches Instrumentenanflugsystem, zudem ist der Bedarf für eine Linie Sion-Zürich eher zu gering. Wir haben dies ja bereits versucht.

I Haben Sie genügend Piloten und Mechaniker?

Momentan haben 200 Heliberufspiloten in der Schweiz keine Anstellung, es gibt zu viele. Diese Situation wird sich insofern verändern, dass durch die anspruchsvolle und teure Ausbildung wieder weniger diesen Beruf wählen werden. Bis zur Berufslizenz fallen Kosten von 300'000 Franken an. Wer kann sich das leisten? Auf der anderen Seite werden mehr von der Armee ausgebildete Piloten in die zivile Fliegerei wechseln. Ich rate heute eigentlich davon ab, Berufshelipilot zu werden, denn wir können die Ausbildungskosten nicht überneh-

men. Als Privathelipilot dagegen lernt man die Vorzüge des Helis auch eingehend kennen, deshalb rate ich, diesen Weg einzuschlagen. Dagegen haben wir grosse Probleme, genügend Mechaniker zu finden. Ein junger, gut ausgebildeter Heli-Mechaniker findet heute überall Arbeit.

I Fliegen Sie selbst noch?

Ich fliege privat noch immer mit grosser Freude Helikopter. Unser Gebiet ist derart schön und vielfältig, das geniesse ich auf jedem Flug. Ich hatte das Glück, mit Flugzeugen und Helis praktisch in der ganzen Welt herumfliegen zu können. Angola, Brasilien, Grönland, Südafrika, Indien, dort überall flogen wir, weil wir im Winter im Wallis nicht genügend Arbeit hatten.

«*Heute kümmert man sich nicht mehr darum, ob ein Pilot fliegen kann, Hauptsache ist, dass die Papiere in Ordnung sind.*

I Ihr grösster Wunsch für die Zukunft?


Dass die Bürokratie wieder abgebaut wird. Heute kümmert man sich nicht mehr darum, ob ein Pilot fliegen kann, Hauptsache ist, dass die Papiere in Ordnung sind. Das ist keine Lösung. Was momentan in Bern passiert, ist unheimlich: Die neue Gebührenordnung ist unhaltbar. Jedes BAZL-Papier wird separat verrechnet. Auch Antworten am Telefon sind kostenpflichtig, eine Stunde kostet 150 Franken. Das ist nicht normal. Die BAZL-Angestellten sind doch alle bezahlt. Auch unsere Mechaniker füllen nur noch Papiere aus. Das ist eine völlig falsche Entwicklung. Die Gesetzgeber haben einfach die Vorschriften der Flächenflieger auf die Helis übertragen, das geht doch nicht. Und es hat nichts mit Sicherheit zu tun. Wir führen regelmässig Kurse für Piloten und Flughelfer durch, das ist wichtig, nicht der Papierkrieg. Ausser Spesen nichts gewesen. Ich war letztes Jahr

36 Mal in Bern, nur um zu kämpfen, dass wir weiter arbeiten können.

I Sie werden am 23. Februar 73 Jahre jung. Arbeiten Sie auch noch so lange wie die Lamas?

20 Jahre? Ja, wenn Gott will, dann schon. Aber wahrscheinlich nicht. Sie müssen wissen, dass alles organisiert ist, wenn ich plötzlich ausfallen würde. Sei es auf Heliseite, auf Flächenfliegerseite oder bei allen Basen, überall haben wir Verantwortliche. Das einzige Problem, das ich nicht lösen kann, sind neue Vorschriften. Denken Sie nur an die Alpenkonvention. Wenn diese mit den entsprechenden Protokollen umgesetzt würde, könnte beispielsweise in La Chaux-de-Fonds, Saanen oder Samedan kein Ausbau getätigt werden. Zum Glück unterstützen uns diesbezüglich im Wallis Kanton und Gemeinden sehr.

I Aber die Arbeit macht Ihnen trotzdem noch Spass?

Ja sicher, ich bin jeden Morgen um 7 Uhr hier im Büro, auch am Wochenende. Wir sind bei Air Glaciers eine «grosse Familie», die mir wahnsinnig viel Freude bereitet und den Ärger um den Papierkrieg vergessen lässt. Ich freue mich auch über unsere vielen langjährigen Mitarbeiter auf allen unseren Basen. 

ZUR PERSON

Bruno Bagnoud

Der 1935 in Bern als Sohn einer Krankenschwester und eines Armeekorps-Obersten geborene Bruno Bagnoud war von Beruf Grenadier-Instruktionsoffizier und Bergführer. Hermann Geiger brachte ihm das Fliegen bei. 1965 gründete er mit Hermann Geiger die Air Glaciers SA. Heute, 43 Jahre später, beschäftigt die Gesellschaft 140 Personen (Piloten, Mechaniker, Flugassistenten, Rettungsführer, Ärzte und Administrationspersonal). Die Flotte zählt 26 Helikopter und 8 Flugzeuge. Sieben Basen (Lauterbrunnen, Genève, Collombey, Gampel, Saanen, Sembrancher und Leysin) sind über die ganze Westschweiz verteilt. 1988 wurde die Rettungskarte lanciert. Für 30 bis 70 Franken pro Jahr werden Einzelpersonen oder ganze Familien (und deren Nutztiere) wie bei der Rega im Notfall kostenlos gerettet. Über 200'000 solche Karten sind im Umlauf. Seit 2001 ist der Rettungsbereich von Air Glaciers neu im «Haus der Rettung FXB» am Flugplatz Sion einquartiert. Die Initialen FXB erinnern an Bruno Bagnouds Sohn François-Xavier, der 1986 während eines Helikopterfluges beim Rallye Paris-Dakar umgekommen ist. Zudem war Bruno Bagnoud auch Vizedirektor der Transvalair, die mit zwei Canadair CL-44 bis 1980 ab Sion flog. Nebst allen Aktivitäten, die mit seiner Funktion als CEO und seinem Einsatz in der Politik einhergehen, findet Bruno Bagnoud immer noch Zeit, die regionalen Sportvereine zu unterstützen. Zusammen mit seiner Ex-Frau Albina du Boisrouvray ist er aktiv in der Stiftung François Xavier Bagnoud. Da, wo andere nach Schicksalsschlägen resignieren, setzt Bruno Bagnoud seine Energie erst frei. So sagte er nach dem tragischen Tod seines Sohnes: «Man muss dem Schmerz einen Sinn geben, von jedem nach seinen Möglichkeiten, für jeden nach seinen Bedürfnissen». Privat unterstützt er noch die Förderung des Roggenbrottes als AOC (appellation d'origine contrôlée). Er hilft auch unzähligen karitativen Werken nach seinem Credo: «Tun ist besser als Geld geben». www.air-glaciers.ch

STICHWORTE

SHA (Swiss Helicopter Association)

Leider zu spät gegründet worden. Da haben wir viel zu viel Zeit verloren.

Lama

Die beste Maschine im Gebirge, sie fliegt bestimmt noch länger als 20 Jahre.

Flugplatz Sion

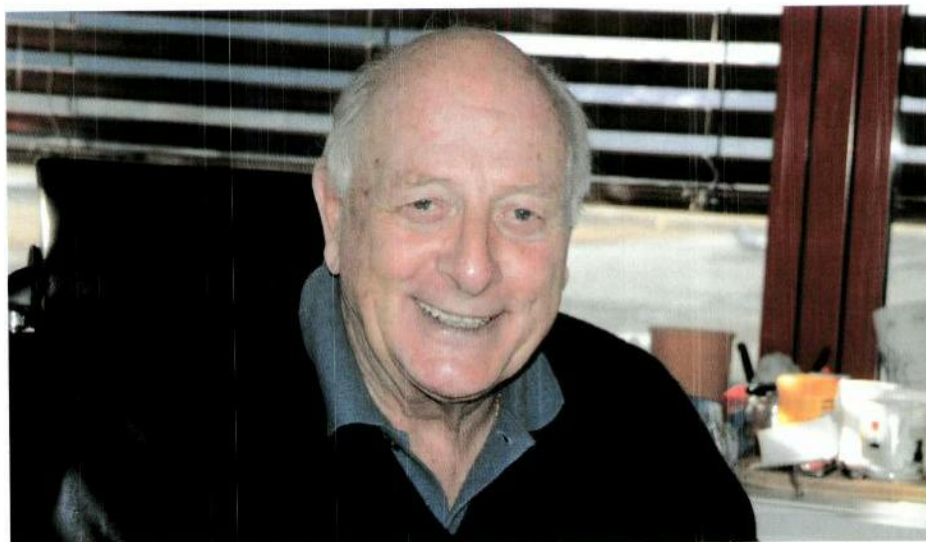
Der Schweizer Flugplatz, der sich in nächster Zeit am meisten entwickeln wird.

EASA

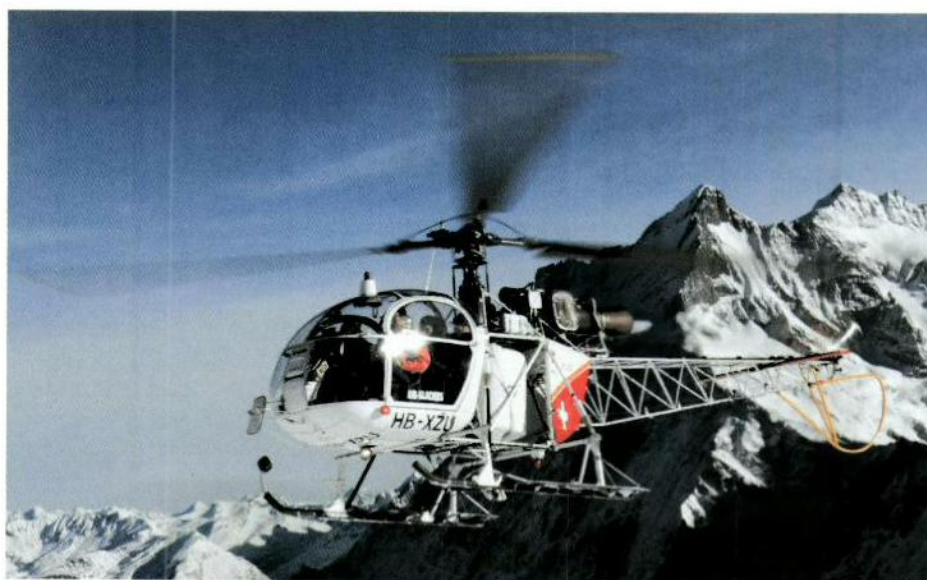
Viel zu kompliziert. Zudem ist die Aufgabenteilung zwischen EASA und dem BAZL nicht klar, es gibt eine Doppelspurigkeit, die schwer zu verstehen ist.

Hermann Geiger

Er war für mich eine sehr wichtige Person in allen Belangen. Ich bin der einzige Helipilot, der durch ihn ausgebildet wurde, denn 1966 stürzte er leider ab. 2008 würde er 90 Jahre alt. Für mich war er ein grosses Vorbild, weil er bereits damals gegen die Vorschriften des Bundeswesens mit Erfolg gekämpft hat. Eine Anekdote von Hermann Geiger: Als ihn damals ein Luftamtkontrolleur aufforderte, seine Super Cubs neu einzutuchen, überklebte er die Löcher mit Flickern. Ein Jahr später drohte ihm das Luftamt seine Lizenz zu entziehen, wenn die Flugzeuge nicht neu betucht würden. Darauf meinte Hermann: «Ich brauche doch keine Lizenz zum Fliegen, ich brauche ein Flugzeug!»



«Weil die Rettungsflugwacht 1965 die Kosten einer Rettung auf italienischem Gebiet nicht übernehmen wollte, gründeten wir im Wallis unsere eigene Bergrettungsorganisation», blickt Bruno Bagnoud zurück.



Der SA315B Lama ist nach wie vor der wichtigste Heli für Air Glaciers. Noch 20 Jahre soll der universell einsetzbare Hubschrauber in den Walliser Alpen fliegen. Der HB-XZU kam am 13. Januar auch beim Lauberhornrennen zum Einsatz.