

TLDS

Transportleine 14 kN

Ein starkes Stück Seil

TLDS und andere starke Helikopter-Leinen von 400 bis 6000 kg Last und von 5 bis 100 m Länge



A&H
Equipment

www.air-work.com



Das Heli-Bernina Team mit dem bewährten AS350B3 Ecureuil. Nur dank des hochmotivierten Einsatzes der Mitarbeiter könnten die saisonalen Schwankungen im Heli-Geschäft abgedeckt werden, erwähnt Hansueli Bärffuss.

Heli Bernina kämpft für tragbare Regulierungen der Helifliegerei

Safety ja – mit Augenmass

Leidenschaft für die Sache war vor 25 Jahren der Antrieb für Ueli Bärffuss, zusammen mit Leo Caminada die Heli Bernina zu gründen. Heute ist sein Sohn Hansueli Bärffuss Geschäftsführer der Firma. Vater und Sohn setzen sich für eine vernünftige Regulierung des Flugbetriebs in der Schweiz ein, damit die Helifirmen sicher und gleichzeitig wirtschaftlich weiteroperieren können.

Text Eugen Bürgler

Der hohe Standard an Sicherheit und Professionalität, den die Helifliegerei in der Schweiz erreicht hat, ist dem Einsatz unzähliger Piloten, Mechaniker, Flughelfer und anderer Spezialisten zu verdanken, welche in den letzten Jahrzehnten die Einsatzverfahren ständig weiterentwickelt haben. Zu ihnen gehört Ueli Bärffuss, der die Umstellung vom Lastentransport in seitlich am Helikopter befestigten Körben auf Unterlastflüge ebenso aus eigener Erfahrung kennt wie die Einführung des Horizontalnetzes für Windenrettungen anstelle des Patiententransportes auf einer Bahre am Lasthaken.

Regulierungsflug bereitet Sorgen

Seinen Erfahrungsschatz hat Ueli Bärffuss in die 1985 gegründete Heli Bernina eingebracht. «Ich war täglich an der Front, sah als Pilot, wo

Schwierigkeiten im Flugbetrieb auftauchten und stand in direktem Kontakt mit den Kunden», erinnert sich Ueli Bärffuss an den Firmenalltag vor 25 Jahren. «So möchte auch ich gerne arbeiten», sagt Hansueli Bärffuss, «aber um alle gesetzlichen Auflagen zu erfüllen, bin ich gezwungen, immer mehr Zeit mit Büroarbeiten und Kursbesuchen zu verbringen.»

Zusammen können Vater und Sohn Bärffuss fast die gesamte Entwicklung der Helifliegerei in der Schweiz aus eigener Erfahrung beurteilen. Die andauernde Regulierungsflut macht den Heli-Betreibern Sorgen: «Ich kritisiere vor allem, dass die Normierung von oben nach unten geschieht, die Gesetzgeber weit entfernt von der Praxis entscheiden. Wir sind doch keine Rowdys, sondern haben ein enorm hohes Safety-Niveau erreicht, da sollte doch auch bei den Gesetzgebern ein gewisses Vertrauen in die Erfahrung der Praktiker vorhanden sein», so Hansueli Bärffuss.

Widersprüchliche Anforderungen

Wie die meisten Schweizer Helifirmen ist auch die Heli Bernina ein Kleinbetrieb. Umso schwieriger wird es, die zunehmenden gesetzlichen Auflagen zu erfüllen. Das Gesetz schreibt der Firma vor, vom CEO über den Quality Manager bis zum Ground Operations Manager eine ganze Reihe von Aufgaben zu besetzen. Das führt zu einer massiven zusätzlichen Belastung. «Betriebe unserer Grösse können es sich nicht leisten, mehr Mitarbeiter für unproduktive Arbeiten einzustellen», meint Hansueli Bärffuss. Hier sei ein gewisser Widerspruch in den Forderungen der Aufsichtsbehörde vorhanden: Gleichzeitig werde eine Garantie für einen sicheren Flugbetrieb verlangt, jährlich müsse ein Operator dem BAZL aber auch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis erbringen.

Die vorgeschriebenen Schulungen für alle Mitarbeiter des Flugbetriebs im Bereich Gefahrgüter-Transport (Dangerous Goods – DG) sei ein weiteres Beispiel für die Überregulierung: «Da wurden für Helifirmen, die für einen Förster eine Motorsäge transportieren – ohne dass je grössere Zwischenfälle mit DG's passierten – die gleichen Massstäbe angesetzt wie für grosse Flughäfen oder Airlines.

Der Heli Bernina-Geschäftsführer anerkennt ausdrücklich, dass das Verständnis für die begründeten Anliegen der Heli-Betreiber beim BAZL deutlich gewachsen sei und die neue Amtslei-

tung viel daran setze, die Heli-Operationen wie bisher weiterführen zu können. Die Problematik sieht er darin, dass die Anliegen der Schweiz als Nicht-EU-Mitglied bei der EASA kein Gehör finden. «Die Arbeitsfliegerei wird in der Schweiz wohl am professionellsten betrieben, doch die Regeln dafür werden von Juristen in Köln aufgestellt, das darf doch nicht sein. Die Praktiker aus den Alpenländern müssen mehr Gehör finden», fordert Hansueli Bärffuss. Bei der Ausarbeitung der Gesetze müsse der Grundsatz «so viel Regulation wie nötig, so wenig wie möglich» wieder zum Tragen kommen.

Wirtschaftlich einschneidend

Viele EASA-Forderungen sind für Hansueli Bärffuss unverständlich, weil sie weder mit einer Häufung von Unfällen noch mit einem nachweisbaren Sicherheitsgewinn begründet werden können: «Es ist erwiesen, dass zweimotorige Helis nicht sicherer sind als einmotorige. In den USA schüttelt man den Kopf über diese Diskussion in Europa und praktiziert die HEMS-Fliegerei zu einem grossen Teil einmotorig.» Falls die EASA OPS-Regelungen im Bereich Aerial Work für Transportflüge über dicht besiedelten Gebieten (congested areas) zwingend Zweimotorigkeit vorschreiben würden, hätte das einschneidende Folgen.

Ueli Bärffuss befürchtet, dass viele Einsätze unter solchen Auflagen nicht mehr geflogen werden könnten: «Wenn ein B3-Ecureuil Lasten von 800 bis 1000 Kilogramm zu heben vermag, schafft ein zweimotoriges AS355N Ecureuil in gleicher Höhe kaum die Hälfte; damit werden die Transporte natürlich unwirtschaftlich.» Es habe früher schon Umfragen des BAZL gegeben, wie die Risiken bei Transportflügen über bewohnten Gebieten minimiert werden könnten. Entsprechend wähle man Flugwege über freies Gelände, nehme die Lasten möglichst nahe beim Bestimmungsort auf, überfliege Strassen möglichst im rechten Winkel und rekognosziere Notlandeplätze oder organisiere Sperrungen. Solche Massnahmen führten tatsächlich zu mehr Sicherheit, während alleine die Zweimotorigkeit nicht niedrigere Unfallzahlen zur Folge habe. Dank grossen Anstrengungen in den letzten Jahren sei es zu weniger schweren Unfällen gekommen, das müsse doch honoriert werden.

Hansueli Bärffuss befürwortet es absolut, modernes Gerät dort zu nutzen, wo es Sinn macht. Als Rega-Pilot mit einem Teilzeitpensum schwärmt er vom neuen Da Vinci-Gebirgshelikopter: «Ich liebe es, diese Maschine zu fliegen, und gerade auf Verlegungsflügen sowie Nachteinsätzen bin ich froh, zwei Turbinen zu haben.» Aber der Pilot müsse die Freiheit haben, einen einmotorigen Heli einzusetzen, wenn er das als sicherer betrachte.

Safety nicht nur auf dem Papier

Vater und Sohn Bärffuss verschliessen sich neuen Sicherheitsinitiativen wie dem Safety-Manager-



Foto Heli Bernina

Die Arbeitsfliegerei ist das Kerngeschäft der Heli Bernina. Zum Angebot gehören aber auch Heliskiing, VIP-, Taxi- und Rundflüge.

ment-System (SMS) keineswegs, das in der Schweizer Zivilluftfahrt eingeführt wird: «Ich bin kein Gegner des SMS», betont der Heli Bernina-Geschäftsführer, «im Gegenteil, wir begrüssen solche Initiativen und arbeiten seit zehn Jahren mit den EKAS-Handbüchern (Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit) und haben sehr gute Erfahrungen damit gemacht. Die Mitarbeiter werden sensibilisiert, es gibt weniger Unfälle und Schäden, was auch weniger Kosten zur Folge hat.»

«Safety ja, aber mit Augenmass und nicht nur, damit die Papiere stimmen», bringt es Hansueli Bärffuss auf den Punkt. So sei in diversen Unterhaltsbetrieben, welche regelmässig Helikopter aus EU-Staaten warten, auch schon festgestellt worden, dass in den Büchern zwar alles in bester Ordnung sei, ein Blick auf die Maschine allerdings ein anderes Bild gezeigt habe.

Ueli Bärffuss hat in seinem Fliegerleben viele Verbesserungen kommen sehen, die er sehr begrüsst und die das Sicherheitsniveau verbessert haben. Dazu zählt für ihn die Regelung der Arbeitszeiten: «Früher sind wir manchmal bis zu 40 Tage hintereinander geflogen und waren froh, wenn der Heli im Sommer für drei Tage in eine

grosse Kontrolle musste.» Zu den positiven Errungenschaften zählt er auch das allgemein zuverlässigere Material, das GPS, die Nachtsichtgeräte (NVG), die Fadec-Steuerung der Triebwerke, welche eine Überhitzung der Turbine praktisch ausschliesst oder die Kommunikationsmittel: «Es war unangenehm, wenn ich meine Frau, die zu Hause die Funkstation betreute, nicht einmal anrufen konnte, wenn ich irgendwo im Nebel landen musste und nicht mehr weiter kam.»

Freiwilliges Notfall-Pikett

Für Behörden und die Öffentlichkeit ist es selbstverständlich, dass Helikoptereinsätze an 365 Tagen im Jahr möglich und kurzfristig durchführbar sind. «Auf freiwilliger Basis stehen wir an 365 Tagen im Jahr mit Maschinen und Besatzungen auf Pikett, um im Notfall zusammen mit der Feuerwehr, der Polizei, der Rega oder anderen Spezialisten der Bevölkerung Hilfe leisten zu können», erwähnt Hansueli Bärffuss. Um einen solchen Dienst aufrechterhalten zu können, sei es notwendig, die Helikopter neben dem Transportgeschäft auch mit Taxi-, VIP- und touristischen Flügen auszulasten. Deshalb seien auch die Gebirgslandeplätze sehr wichtig, da sie neben

der Hauptsaison in den Sommermonaten mit touristischen Flügen im Winter ein gewisses Polster brächten.

Da das Bündnerland nur über wenige Gebirgslandeplätze verfügt, sind Erleichterungen für Aussenlandungen oberhalb von 1100 Metern über Meer der Heli Bernina ein grosses Anliegen. «Aufgrund unserer Höhenlage können wir nicht davon profitieren, dass unterhalb von 1100 Metern frei gelandet werden kann, der Talboden liegt ja bereits höher», so Hansueli Bärffuss. Auch die Höhenbegrenzung von 2000 Metern für Landungen bei Schulungsflügen mache im Engadin keinen Sinn. Für eine effiziente Schulung wäre eine Erhöhung dieser Limite auf mindestens 2500 Metern notwendig. Für Gebirgsschulungen sei man heute gezwungen, für einige Tage ins Wallis oder ins Berner Oberland auszuweichen.

Ebenfalls sehr begrüssen würde die Heli Bernina eine Anpassung der maximalen Arbeitszeiten für die Piloten. Im Flight Operations Manual (FOM) ist festgehalten, dass jeder Pilot einmal pro Kalendermonat die maximale Flugzeit von sieben Stunden überschreiten darf. Es würde laut Hansueli Bärffuss eine sehr grosse Erleichterung bedeuten, wenn das FOM wie früher zehn Flugdienstzeit-Überschreitungen pro Kalenderjahr erlauben würde und nicht eine Stunde pro Kalendermonat. Grund dafür ist die sehr kurze Bausaison im Gebirge, während der die Arbeiten konzentriert anfallen.

Minutenpreise jahrelang gleich

Um das wirtschaftliche Überleben der Helifirmen langfristig zu sichern, sieht Hansueli Bärffuss auch innerhalb der Heli-Branche Handlungsbedarf. Dank mehr geflogener Stunden pro Helikopter, seien diese in den letzten Jahren zwar produktiver geworden, doch um den zusätzlichen Aufwand für die Erfüllung aller gesetzlichen Auflagen kompensieren zu können, müsse im Rahmen der Swiss Helicopter Association (SHA) eine moderate Erhöhung der Minutenpreise angestrebt werden, denn in den letzten zehn Jahren seien die Preise nie wesentlich angepasst worden.

Zusammenarbeit innerhalb der SHA ist für Hansueli Bärffuss auch der einzig gangbare Weg, um die Forderungen von Seiten der Behörden erfüllen zu können. Der Verband habe in den letzten Jahren seine Arbeiten wahrgenommen und sehr positiv und effizient gearbeitet. Hansueli Bärffuss bedauert allerdings, dass es nicht gelungen ist, für die Ausarbeitung der EASA Operation Manuals (OM) eine verbandsübergreifende Lösung zu finden.

Das BAZL hat im Sommer 2010 die Heli-Betriebe dringend aufgefordert, die Ausarbeitung der Operation Manuals im Hinblick auf die vorgeschriebene EASA-Zertifizierung per 6. April 2012 in die Wege zu leiten. Die Firma Zulu Aviation von Daniel Pfeuti präsentierte den SHA-Mit-



Foto Eugen Bürgler

Der Heli-Pionier und Mitbegründer der Heli Bernina, Ueli Bärffuss, mit seinem Sohn, dem heutigen Geschäftsführer der Heli Bernina, Hansueli Bärffuss.

Ueli Bärffuss

Schon als Junge liess sich der gelernte Tiefbauzeichner Ueli Bärffuss von der Aviatik faszinieren. 1956 lernte er Segelfliegen, kurz darauf folgte das Motorflugbrevet. Er erlebte dabei noch Flüge in Zürich-Kloten mit einer Piper L-4 ohne Funk, der Flughafen kommunizierte mit Lichtsignalen vom Pistenwagen mit den Piloten. Bei Arbeiten für eine Gebirgsbaustelle im Bergell machte Ueli Bärffuss Bekanntschaft mit dem Gletscherflugpionier und St. Moritzer Hotelier **Fredy Wyssel** und wurde von ihm in die Gletscherfliegerei eingeführt. Helikoptern gegenüber war der junge Pilot noch skeptisch, trotzdem begleitete er mehrere Rettungseinsätze mit einem Bell 47G2 als Assistent. Nach der Bergung der Patienten musste er aber jeweils zu Fuss ins Tal zurück, für drei Insassen reichte die Kapazität der Helis nicht. Einmal ergab sich aber die Gelegenheit, am Doppelsteuer eines Bell 47 zurück ins Engadin zu fliegen. Ueli Bärffuss sah die Möglichkeit, mit dem Helikopter seinen Traum zu verwirklichen, Arbeit, Berge und Fliegerei zu verbinden. So liess er sich die Gelegenheit nicht entgehen, bei der **Heliswiss** als Jungpilot einzusteigen und das Berufspilotenbrevet auch für Helikopter zu machen. Er hatte noch keine 100 Stunden Flugerfahrung, als er selbständig die ersten Unterlastflüge durchführte. Bis 1985 war er Leiter der Heliswiss-Betriebsstelle Samedan und flog seit der Gründung der **Rega-Basis** im Engadin 1971 mit der Alouette III über 3000 Einsätze als Rettungspilot und prägte die Luftrettung im Engadin und weit darüber hinaus wesentlich mit. Auch nach der 1985 erfolgten Gründung der Heli Bernina zusammen mit **Leo Caminada** flog der heute 75-jährige Pionier bis 1993 weiter für die Rega. Im Jahr 2000 ging er bei der Heli Bernina offiziell in Pension, steht der Firma aber nach wie vor mit Rat und Tat zur Verfügung.

Hansueli Bärffuss

Der schon als Kind auf den Einsätzen mit seinem Vater vom Heli-Virus gepackte Hansueli Bärffuss machte nach obligatorischer Schule und Gymnasialzeit auf Anraten des Vaters zuerst eine Berufslehre. Als gelernter Forstwart absolvierte Hansueli Bärffuss später das Bergführer-Patent und verdiente sich so das Geld, um während eines USA-Aufenthalts 1986 die Privat- und ein Jahr später die Berufspilotenlizenz für Helikopter zu erlangen. Anfänglich noch als Flughelfer und Einsatzleiter tätig, fliegt er seit 1989 regelmässig für die Heli Bernina. Ab 1990 flog er parallel bei der Rega die Alouette III sowie die A109K2 und seit diesem Jahr den AW109SP Da Vinci der Rega Basis Samedan.

gliedern eine Lösung, welche die Bereitstellung geeigneter OPS-Manual-Vorlagen vorsah, um die Ausarbeitung der individuellen OM's für die einzelnen Betriebe zu erleichtern. Die Heli Bernina hat sich zusammen mit der Rotax und der Heli Linth entschieden, der Zulu Aviation dennoch ein Mandat zu erteilen, um den enormen Aufwand zur Ausarbeitung der EASA OPS-Manuals auf mehrere Schultern zu verteilen.

Für eine erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Herausforderungen stimmen Ueli und Hansueli Bärffuss der sehr treuen Kundenstamm, ein Team von hoch motivierten Mitarbeitern und der Rückhalt in der Bevölkerung positiv: «In den Bergregionen wird der Wert der Helikopter-Fliegerei mehrheitlich anerkannt und entsprechend wird uns auch Verständnis entgegengebracht.» www.helibernina.ch