

# Mitteilungsblatt

der Eidgenössischen Koordinationskommission  
für Arbeitssicherheit

Nr. 27 Oktober 1994



Mit dem Heli sicher  
abheben  
(und landen!)

Seite 2

Genfer Kolloquium  
zum Arbeitnehmerschutz  
in Europa

Seite 5

EKAS+

## Schwerpunkt

# Mit dem Heli sicher abheben (und landen!)

Aufgrund des gesetzlichen Auftrages im UVG befasst sich die SUVA mit der Arbeitssicherheit in den Helikopter-Firmen. Bei der Arbeitsluftfahrt mit Helikoptern liegt ein Tätigkeitsgebiet mit besonderen Risiken vor. In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die SUVA 1994 einen **Kaderkurs für Transportleiter und angehende Sicherheitsfachleute in den Helikopter-Unternehmen** durchgeführt.

## Arbeitssicherheit als Führungsaufgabe

Der Grossteil der gewerbmässig zugelassenen Helikopter wird in der Schweiz für Luftarbeit («Aerial Work») eingesetzt. Das Fluggerät wird dabei als Arbeitsmittel ver-

wendet. Viele Flugoperationen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad finden unterhalb von gesetzlichen Mindestflughöhen und natürlich ausserhalb eines geschützten Betriebsareals statt. Dies bedeutet ein grösseres Risiko und erhöhte Anforderungen an das Besatzungs- und Bodenpersonal. Die



Andreas Erzweiler,  
Leiter Fachbereich  
Luftfahrt, Sektion  
Maschinen II der  
SUVA

Unternehmensleitungen sind somit bei der Gewährleistung der Betriebssicherheit in besonderem Masse herausgefordert, insbesondere was die Schulung des Personals und die verantwortliche Betriebsleitung am

Einsatzort betrifft (UVG/VUV Art. 6 und 8). Die wirtschaftlich erfolgreiche und sicherheitsgerechte Leitung einer Helikopter-Firma ist daher schon in der Struktur des Kleinbetriebes eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, die eine entsprechende Qualifikation des Betriebsleiters voraussetzt.

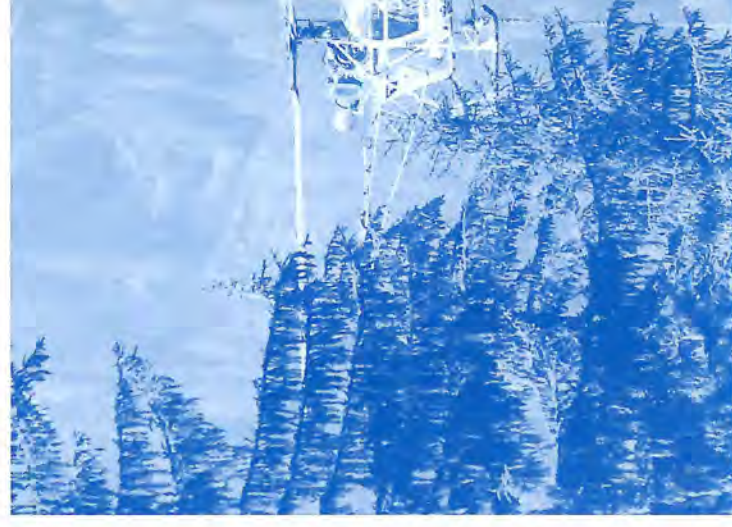
## Editorial

# Die EKAS hebt ab!

Die vorliegende Nummer enthält 4 Hauptbeiträge. Der attraktivste für technisch interessierte Leserinnen und Leser dürfte wohl jener sein, dem unser Titelbild entstammt. Es geht um die Sicherheit der Arbeitnehmer rund um die «Arbeitspferde» in der Luft. Richtigen Pferden begegnen wir auf unseren Bauernhöfen – auch dort tut sich in Sachen Sicherheit einiges. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft – die BUL – spart: Gleich drei Feste könnte sie feiern, nämlich 40 Jahre BUL, 25 Jahre Landwirtschaftsgesetz und 10 Jahre UVG. Doch die BUL begnügt sich mit einem einzigen, aber sinnvollen Akt: Sie hat eine Auszeichnung für sichere Bauernhöfe geschaffen. Näheres auf den folgenden Seiten. Faszinierend sodann die Arbeiten mit Hochdruckwasserstrahlgeräten: «Steter Tropfen höhlt den Stein». Und kommt noch ein bisschen Druck drauf, so sind wir nicht mehr weit vom Resultat, das Josuah vor Jericho herbeiposaunt hat. Unser wissenschaftlicher Beitrag ist einem Blick über die Grenzen gewidmet. Das Kolloquium in Genf hat gezeigt, dass der Stein der Weisen noch nicht gefunden ist.

Die Redaktion

«Lasttier» LAMA SA 315b bei der Arbeit für die Forstwirtschaft – rund 50 Maschinen dieses bewährten Typs stehen in der Schweiz im Einsatz.



## Forciertes Wachstum der Branche

In der Schweiz verfünfachte sich die Zahl der gewerbsmässig zugelassenen Helikopter innerhalb von 15 Jahren (1975-90) auf 150 Einheiten. Dabei wurde die Transportkapazität durch die Beschaffung grösserer Hubschrauber zusätzlich erhöht. Nachfrageseitig nahm die Entwicklung nur zeitweilig und kurzfristig den gleich fulminanten Verlauf, beispielsweise im Sturmholzjahr 1990.

Das forcierte Wachstum der Branche akzentuierte die Konkurrenzsituation unter den Anbietern und verschärfte den Kostendruck in den Flugbetrieben. Rechtsgrundlagen, die beim Aufbau einer Helikopter-Unternehmung kaum ausreichende Leitplanken liefern, eine behördliche Aufsicht, die der rasanten Entwicklung nicht gewachsen war oder beispielsweise auch der zu rasche Verbrauch der Subventionen beim Sturmholz entpuppten sich als weitere Faktoren, welche eine ausreichende Bandbreite bei den Sicherheitsmargen immer wieder in Frage stellten. In der Folge manifestierte sich ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen. Dadurch hat das Ansehen der

Branche gelitten. Die erbrachten Transportleistungen und Erfolge bei schwierigen Arbeitsprozeduren, die oft im Interesse der Öffentlichkeit erfolgen, sind daneben schon fast in Vergessenheit geraten. Die Schweiz steht hier nicht alleine da, eine ähnliche Situation präsentiert sich beispielsweise in Deutschland.

## Hohe Unfallhäufigkeit

Aufgrund der Unfallmeldungen an die SUVA verumfallten Helikopter-Piloten in den Jahren 1989-91 beruflich zehnmal häufiger als das übrige Besatzungspersonal der Schweizer Luftfahrt und das Helikopter-Bodenpersonal fünfmal häufiger als das übrige Bodenpersonal (Berufsunfälle). Auf die Lohnsumme bezogen verursachten die Berufsunfälle des Flugbetriebspersonals von Helikopterfirmen in gleichem Verhältnis höhere Kosten bei den kurzfristigen Leistungen. Die Rentenkosten und die innerbetrieblichen, unfallbedingten Verluste (Kapazitätsausfall, Prämienerrhöhung der Versicherer usw.) wären noch dazuzurechnen. Die gegenüber dem Durchschnitt der gesamten Luftfahrt deutlich erhöhte Unfallhäufigkeit und die erhöhten Kosten verlangen daher nach weiteren Schritten zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit.

## BAZL/SUVA: gemeinsamer Pilotkurs

Im Rahmen einer Zusammenarbeitsvereinbarung mit dem BAZL leistet die SUVA seit 1993 Grundlagenarbeit zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit in Flugbetrieben und der Freizeitaviatik. So gestaltete sie einen gemeinsamen Pilotkurs «Sicherheit bei Arbeitseinsätzen mit Helikoptern» für Kadermitarbeiter der Helikopter-Unternehmen und war gleichzeitig für dessen Durchführung am 11.-13. April 1994 in Luzern verantwortlich.

Da im Helikopter-Flugwesen vorranglich eine Reduktion des Unfallgeschehens angestrebt wird, sind als Zielpublikum direkt die Frontkader angesprochen worden. Das Besatzungs- und Bodenpersonal wurde ab-



*Fehlerhafte Mitwirkung bei der Lastaufnahme – der Transportleiter setzt sich unnötig einer hohen Gefährdung aus.*

sichtlich zusammengefasst. Unfallverhütung kann primär durch die Kopfarbeit aller Beteiligten und nicht nur am Steuerknüppel erfolgreich initialisiert werden. Aus dieser Überzeugung wurden aktuelle Themen wie Gefährdungsanalyse, Arbeitsvorbereitung, Leistungsreserve des Helikopters, Lastwiderstände, Stressbewältigung, Kooperation und Teamarbeit, Funktionen des Transportleiters oder Qualitätssicherung im operationellen Bereich aufgegriffen.

Damit wurden grundsätzliche Botschaften zur Philosophie einer ganzheitlichen Betriebssicherheit vermittelt. Diese resultiert letztlich aus der Summe von Verkehrssicherheit, Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Umweltschutz und Schutz vor Gewalt. Unter Mitwirkung des Bundesamtes für Militärlugplätze und des Militärlugdienstes konnte dieser Grundlagenteil mit praktischen Übungen auf dem Flugplatz Alpnach abgeschlossen werden. Ausgewählte Themen liessen sich im persönlichen Einsatz hautnah erleben.

Am dritten Kurstag wurden die Teilnehmer mit Perspektiven zur Rechtssetzung und ihrer Entwicklung konfrontiert, wie sie sich aktuell beim Gefahrgut-Transport, im europäischen Umfeld sowie bei der Anpassung der schweizerischen Gesetzgebung präsentieren, beispielsweise beim Bezug von Sicherheitskräften nach revidierter VUV (ASA).





*Physisch und psychisch gefordert – der Flugbelfer beim Helikopter-«Logging».*

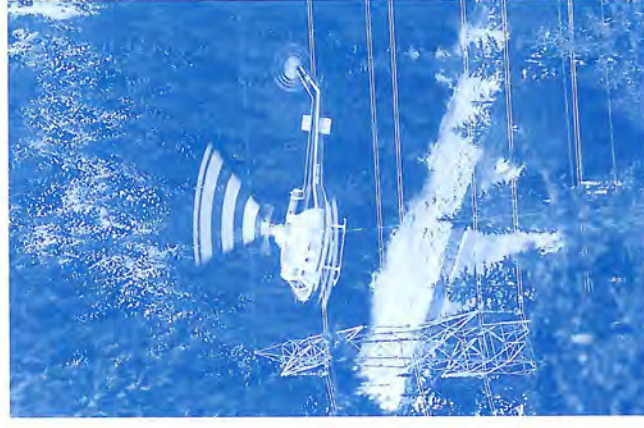
### **Positive Rückmeldungen**

Mit dem erwähnten Kaderkurs wurden neue Maßstäbe gesetzt. Erstmals hat die Luftfahrtbehörde gemeinsam mit dem Durchführungsgremium Arbeitssicherheit und unter Mitwirkung ausländischer Referenten einen Fachkurs zu Themen der integralen Betriebssicherheit durchgeführt. Dabei wurde auch die Frage nach der Betriebsleitung am Einsatzort aufgegriffen, wie sie in internationalen Fachgremien schon heute gestellt wird. Rückmeldungen der 63 Teilnehmer, Gäste und Referenten sowie sichtbare Reaktionen in den Flugbetrieben lassen erkennen, dass die Eigenverantwortung auf allen Stufen vermehrt wahrgenommen wird. Aus heutiger Sicht scheint das Primärziel dieser Veranstaltung erreicht. Ein rückläufiges Unfallgeschehen wird dies – so ist zu hoffen – auch bald belegen.

### **SUVA grenzüberschreitend aktiv**

In naher Zukunft wird es darum gehen, behördeseitig den Kontakt mit den Betriebs- und Unternehmensleitungen zu pflegen. Die in Fachgremien gewonnenen Erkenntnisse und der Erfahrungsschatz der Flugbetriebe

sind intensiviert auszutauschen, damit sich Sicherheitsphilosophien nach dem Stand von Wissen und Technik durchsetzen. Die SUVA ist derzeit dabei, ein entsprechendes Aktionsprogramm im Beratungsbereich aufzubauen, das sich primär an die Be-



*Flugoperation mit erhöhtem Schweregrad unterhalb der gesetzlichen Mindestflughöhe – BELL 205-A1.*



*Kurspraktikum 1994 – Lastenvorbereitung kurz vor Übungsbeginn zur «Stressbewältigung».*

triebsleitungen richten wird. Die im Rahmen dieses Programmes gewonnenen Erkenntnisse sollen für die Tätigkeit in den europäischen Fachgremien genutzt werden. So lässt sich erreichen, dass zukünftige internationale Vorschriften nicht ausschliesslich «in Fremdwährung» entstehen. Die SUVA hat deshalb bereits 1992 begonnen, in internationalen Arbeitsgruppen des Verkehrsarbeiterschutzes aktiv mitzuwirken, damit die Interessen unserer Unternehmungen und deren Arbeitnehmer am Entwicklungsprozess wahrgenommen werden.