



Schweizerischer Helikopterverband (SHeV)
Fédération Suisse des Hélicoptères (FSdH)
Federazione Svizzera degli Elicotteri (FSdE)
Swiss Helicopter Federation (SHeF)

BERICHT

SafetyCampus brünigdoor.ch

Zustellung an:

Suva
Abteilung Arbeitssicherheit Luzern
Bereich Gewerbe & Industrie
Aussendienst
Postfach 4358
Rösslimattstrasse 39
6002 Luzern

Schweizerischer Helikopterverband
AeroClub
Lidostrasse 5
6006 Luzern

Uznach, 27.08.2012 / RIVA

Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorstellung SHeV
- 2 Einleitung
- 3 Kompetenz des Schweizerischen Helikopterverbandes
- 4 Anfrage SUVA / Bereichsabdeckung
 - 4.1 Bedürfnisse
 - 4.2 Bedürfnis Bodenpersonal
 - 4.3 Bedürfnis Flugpersonal
 - 4.4 Bedürfnisse Nutzerpersonal Drittpersonen
 - 4.5 Dritte
- 5 Schulungsangebote SHeV
 - 5.1 Potenzial CH (nur Angebote des SHeV)
- 6 Einschätzung des Gesamtpotenzials
- 7 Beitrag des SHeV am Kompetenzzentrum
- 8 Ziel
- 9 Was soll vermieden werden
- 10 Was ist wünschenswert
- 11 Schluss

1 Vorstellung SHeV

Der Schweizerische Helikopterverband (SHeV) hat als Spartenverband des Aero-Club der Schweiz ein spezielles Profil. Art. 20 der Statuten des AeCS definiert den Status eines Spartenverbandes wie folgt:

"Spartenverbände sind Vereinigungen mit über zweihundert stimmberechtigten Mitgliedern, welche die Interessen einer sportlichen oder privaten Luftfahrtsparte gesamtschweizerisch vertreten."

Als Mitglied der Fédération Aéronautique International (FAI) ist der AeCS "die allein Zuständige Instanz für alle Flugsportdisziplinen in der Schweiz" (Art. 6 der Statuten des AeCS).

Der SHeV vertritt als Spartenverband die Luftfahrtsparte Helikopter gesamtschweizerisch. Damit delegiert der AeCS die Sporthoheit der Flugsportdisziplin Helikopter an den SHeV. Zu den Kompetenzen des SHeV zählt zudem die Interessenvertretung der Mitglieder in politischer und rechtlicher Hinsicht. Er nimmt diese Interessen gegenüber Behörden, Institutionen und andern Verbänden wahr. Diese Interessenswahrnehmung reicht von der Rauplanung, Umweltschutz, luftrechtlichen Anliegen, Arbeitsschutz, Sicherheit bis Aus- und Weiterbildung.

Neu per 2013 wird eine Arbeitsgruppe Fluglehrer initialisiert. Diese befasst sich mit Fragen und Antworten um die Pilotenausbildung. Ziel ist es, eine Helikopterfluglehrervereinigung des SHeV zu bilden, die wiederum die Interessen der Fluglehrer vertritt.

2 Einleitung

Am 29.03.2012 reichte der Schweizerische Helikopterverband beim BAZL ein Gesuch für Finanzmittel der zweckgebundenen Treibstoffgelder für ein Kompetenzzentrum Helikopter ein.

Ziel des Vorhabens sind eine Reduktion der Unfallzahlen im Bereich Luftfahrt Helikopter. Eine Kopie dieses Gesuches wurde der SUVA zugestellt in der Hoffnung, dass die SUVA ebenfalls ein solches Projekt unterstützen würde.

Am 08.06.2012 hat die SUVA den SHeV Vertreter Marco Riva eingeladen und das Vorhaben des SafetyCampus brünigdoor.ch vorgestellt.

Der SHeV würde einen solchen SafetyCampus brünigdoor.ch begrüßen und stellt sich positiv hinter das Vorhaben.

Der SHeV hat beim Bund Grössenordnung 4 Millionen Franken für ein solches Vorhaben gefordert. Das Vorhaben SafetyCampus brünigdoor.ch überschreitet diesen Betrag jedoch erheblich. Somit hält der SHeV fest, dass allfällige Subventionen aus den zweckgebundenen Treibstoffgeldern nochmals eingereicht werden müssten, wenn das Vorhaben realisiert wird. Die geforderten Gelder des SHeV reichen bei weitem nicht aus.

Bezüglich Vision des Kompetenzzentrums Helikopter, verweist der SHeV auf das eingereichte Gesuch bei Bundesamt für Zivilluftfahrt. Diese Eingabe wird auf der Homepage www.swissheli.ch im Oktober 2012 publiziert.

3 Kompetenz des Schweizerischen Helikopterverbandes

Einleitend sei erwähnt, dass es in der Schweiz neben dem Schweizerischen Helikopterverband auch noch die Swiss Helicopter Association (SHA) gibt. Diese Vereinigung vertritt die kommerzielle Helikopterbranche. Die Mitglieder sind Helikopterfirmen. Der Schweizerische Helikopterverband SHeV ist ein Verband der sich aus Personen aus dem Umfeld Helikopter (Piloten, Flughelfer etc.) zusammensetzt. Vereinzelt sind auch Firmenmitgliedschaften eingetragen.

Momentan deckt der SHeV eher personelle Interessen ab, da die SHA sinnesgemäss eher wirtschaftliche Interessen in den Vordergrund stellt.

Beide Verbände setzen sich aber letztlich für die Luftfahrt ein.

Der SHeV hat diesbezüglich die Lücke ersetzt, welche die SHA weniger abdeckt.

Dies ist die Schulung von Personal im Bereich Personentransporte. Sicherheit im Gebirgsflug und Verhütung von Flugunfällen. Bereiche der Raumplanung und des Umweltschutzes.

4 Anfrage SUVA / Bereichsabdeckung

Anlässlich der Sitzung SUVA vom 08.06.2012 wurde gewünscht, dass der SHeV die Bedürfnisse an die Ausbildungsstätte sowie Angaben über das Mengenprofil bekannt gibt. Ebenso soll bekannt gegeben werden, welche Ausbildungen durch den SHeV erfolgen können.

4.1 Bedürfnisse

Die Bedürfnisse werden in Gruppen aufgeteilt:

- Bodenpersonal
- Fliegendes Personal
- Nutzerpersonal Drittpersonen
- Drittpersonen unbeteiligte

Sämtliche Ausbildung und Schulung des Personals sollte einheitlich in der gesamten Schweiz sein. Ebenso die Grundlagen der Ausbildung und die Sicherstellung der stetigen Verbesserung.

Ziel muss sein, wenig bürokratischer und administrativer Aufwand und grosse Sicherheit.

Einen zweiten GAU wie mit Danger-Goods (wird übrigens immer noch vollzogen) soll verhindert werden. Dies ist ein reiner Papiertiger und bringt für den Aufwand 0 Sicherheit. Einzig profitieren hier die zertifizierten Firmen, die solche Kurse anbieten.

4.2 Bedürfnis Bodenpersonal

Hier soll die Möglichkeit bestehen, dass sämtliches Personal, welches sowohl im Betrieb angestellt ist, oder als Freelancer tätig ist, entsprechend geschult wird.

Klares Ziel muss sein, dass die Betriebe ihre Angestellten dort in Module Kurse entsenden können und sie dann im Betrieb sicher einsetzen.

4.3 Bedürfnis Flugpersonal

Hier soll die Möglichkeit bestehen, dass Piloten mit Spezialaufgaben, wie beispielsweise Gebirgsflug, Löschflüge, Logging etc, die entsprechende Erweiterung, zumindest in der Theorie, einheitlich vornehmen können.

Zudem sollten die Piloten die Möglichkeit bekommen, sich im Bereich Flugsicherheit, Recht, Human Factors und allfällig Umweltschutz zu refreshern.

(Analog Berufsschauffeure >3.5 t bei schweren Motorwagen / 5 Tage Weiterbildung in 5 Jahren)

4.4 Bedürfnisse Nutzerpersonal Drittpersonen

Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, dass Personal von Auftragsfirmen für den Beizug eines Helikopters bei der Verrichtung der Arbeit in den sicherheitsrelevanten Grundlagen im Umgang mit dem Helikopter vorbereiten können.

Dies betrifft:

- Forstpersonal
- Baupersonal
- Unterhaltspersonal Seilbahnen und Montagefirmen
- Bergführer, Hüttenwarte
- Angestellte von Bergbahnen und Pistenpersonal
- Rettungspersonal, Feuerwehren und Zivilschutz
- Polizei, allenfalls Militär
- Etc.

Klares Ziel muss sein, dass die Betriebe ihre Angestellten dort in Module Kurse entsenden können und sie dann im Betrieb sicher einsetzen.

4.5 Dritte

Nicht selten haben dritte unbeteiligte Personen durch korrektes Handeln einen Flugunfall verhindert. Es soll die Möglichkeit geboten werden, dass Dritte in das Thema Umgang mit Helikopter eingewiesen werden können. Obschon Dritte in keiner Verantwortung stehen, kann es Sinn machen, dies an einem Kompetenzzentrum anzubieten.

Nicht selten sind Dritte beispielsweise als einzige an einem Unfallort und können so entsprechend durch korrektes Einweisen die Sicherheit an der Landezone erhöhen.

Auch können sie Kinder, Tiere, lose Teile etc. sichern. Da die öffentliche Hand vermutlich an das Kompetenzzentrum beisteuert, kann so den Dritten ein Angebot bereitgestellt

werden. Zudem könnte diese allenfalls den wirtschaftlichen Fortbestand der Anlage durch Kursgelder mit unterstützen.

5 Schulungsangebote SHeV

Der SHeV hat erstmalig im 2012 einen einheitlichen Kurs für „Flughelfer für Personentransporte“ durchgeführt. Dieser wurde an drei Standorten mit **Total 80 Teilnehmern** abgehalten. Das Echo war positiv. Für das 2013 ist eine Fortsetzung geplant. Das Programm 2013 ist noch nicht definitiv, aber folgende Kurse stehen zur Ausschreibung bereit:

- Flughelferkurs Personentransporte Grundkurs 2.1 (*Beschränkt auf 20 Teilnehmer)
- Flughelferkurs Erweiterung für Platzchef Rundflugveranstaltung (*Beschränkt auf 20 Teilnehmer)
- Theoriekurs Erweiterung für Landungen im Gebirge (MOU – Theorie) (*Beschränkt auf 2 x 10 Teilnehmer)
- Safety Kurs (allenfalls via Aero Club Schweiz) (noch offen)

*Tessin und Romandie nicht berücksichtigt / sep. Kurse

Der SHeV kann die Kurse auch an einem künftigen Kompetenzzentrum durchführen oder diese dem Zentrum mit den entsprechenden Lehrmitteln übertragen.

5.1 Potenzial CH (nur Angebote des SHeV)

Ohne Pflicht

Flughelfer Personentransporte Grundkurs	75 – 120	Pers. / Jahr
Flughelferkurs Erweiterung Platzchef	50 – 60	Pers. / Jahr
Theoriekurs Erweiterung MOU	20 – 30	Pers. / Jahr
Safety Kurs	100 – 300	Pers. / Jahr

Mit Pflicht

Flughelfer Personentransporte Grundkurs	120 – 180	Pers. / Jahr
Flughelferkurs Erweiterung Platzchef	100 – 160	Pers. / Jahr
Theoriekurs Erweiterung MOU	20 – 30	Pers. / Jahr
Safety Kurs	700 – 1500	Pers. / Jahr

6 Einschätzung des Gesamtpotenzials

Eine Einschätzung ist schwierig.

Anhand der Organisationen, Flugbetriebe, Rettungswesen, Forstwesen, Bergbahnpersonal, Bergführer, Polizei, Brandbekämpfung etc. kann ermittelt werden, wie gross der Bedarf an einer solchen Anlage ist. Personal aus dem direkten Flugbereich dürfte sich auf geschätzt

1500 Personen / Jahr belaufen. Der Rest ist dem SHeV unbekannt. Es sind dies sicher nochmals 5 Mal so viele.

7 Beitrag des SHeV am Kompetenzzentrum

Der SHeV kann, unter Vorbehalt der Zustimmung der Mitglieder, sich finanziell am Kompetenzzentrum beteiligen. Der Betrag dürfte aber bei einem Budget von Fr. 30'000.— im Jahr zu Beginn eher bescheiden sein. Selbstverständlich erhofft sich aber der Verband auch, dass er mehr Mitglieder durch das Kompetenzzentrum gewinnen kann.

Allenfalls können hier vergünstigte Kursgelder (Parifond) gesprochen werden.

Ebenfalls kann der Verband (unter Vorbehalt der Zustimmung des Vorstandes) Vertreter oder Personen abdelegieren, die Funktionen innerhalb des Kompetenzzentrums übernehmen. Hier aber nur soweit, dass die Interessen des Verbandes gewahrt bleiben und nicht vom Zweck des SHeV abweichen.

8 Ziel

Der SHeV erhofft sich mit dem Kompetenzzentrum folgende Ziele:

1. Weniger Flugunfälle
2. Weniger Arbeitsunfälle von Personal
3. Höhere Sicherheit im Flugbetrieb
4. Entlastung der Unternehmen für die Personalausbildung
5. Geringere Versicherungsprämien dank besserer Unfallbilanz
6. Allgemein mehr Sicherheit bei weniger Aufwand
7. Hohe Akzeptanz und Sicherheit im Flugbetrieb
8. Volkswirtschaftlich positive Bilanz Kosten - Nutzen
9. Das Kompetenzzentrum soll allen Nutzern einen Gewinn bringen

9 Was soll vermieden werden

Das Kompetenzzentrum soll nicht ein Verwaltungskonstrukt werden, das unsinnig an der Praxis vorbei Ausbildungen produziert, welche in der Praxis wenig Nutzen aber viel Aufwand bringt.

Die Kernkompetenz sollte nicht in der Zertifizierung liegen, sondern in der Ausbildung.

Es muss vermieden werden, dass die Einflussnahme durch irgendwelche Machtansprüche und Sesselverteidigungen das Erreichen der Ziele verzögert oder gar verhindert.

10 Was ist wünschenswert

Eine allfällige Betriebskommission (Vorstand oder Stiftungsrat?) des Kompetenzzentrum sollte so zusammengesetzt sein, dass alle betroffenen Verbände und Organisationen vertreten sind, inkl. BAZL und SUVA. Die Umsetzung und die Akzeptanz sind dadurch viel einfacher zu vollziehen. (Kollegialitätsprinzip)

Vorschlag:

Rettung	REGA, Air Glacier, Air Zermatt, TCS (ein Mitarbeiter)
Rettung	Sektionsmitglied resp. Rettungschef (z.B. SAC)
Forst	Forstverband

Polizei	Polizeischulvertreter
Feuerwehr	Verbandsmitglied
BAZL	Sektion Helikopter Inspektor
SUVA	Sachverständiger Helikopter
Bergführer	Verbandsmitglied
Seilbahnen	Verbandsmitglied
Helikopter	Verbandsmitglied SHeV
SHA	Verbandsmitglied
Flughelfer	Flughelfer (Mitarbeiter eines Betriebes)
Fluglehrer	Verbandsmitglied FI oder TRE
Bau	SBV Sursee oder Sachverständiger Baustellensicherheit

11 Schluss

Der Schweizerische Helikopterverband befürwortet das Vorhaben und stellt sich hinter das Vorhaben. Wenn nötig wird der Verband versuchen, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell zu beteiligen. Ebenso stellt er seinen Namen für das Vorhaben zur Verfügung und hilft im Rahmen seiner Möglichkeiten mit, dieses Vorhaben politisch durchzusetzen.

Verfasst:

Schweizerischer Helikopterverband

Uznach, 27.08.2012 / RIVA

Durch den Vorstand genehmigt: 25.09.2012

Versand, 26.09.2012

Zustellung an:

SUVA Luzern

ZK an:

Sekretariat Schweizerischer Helikopterverband / per Mail

BAZL Sektion Helikopter, Herr Nicola Garovi / per Mail

BAZL Luftfahrtentwicklung, Mathias Gantenbein / per Mail