

Foto: Heli Bernina



Gegen Bürokratie und für mehr Sicherheit

Oliver Dismore (*1958) ist seit 1. Dezember 2023 Sicherheitsbeauftragter der European Helicopter Association EHA. Er kann auf eine vielfältige, jahrelange Erfahrung in der Helikopterfliegerei bei der Marine, der Polizei und für kommerzielle Firmen zurückblicken. «Cockpit»-Autor Walter Hodel sprach mit ihm über seinen Werdegang, die neuen Aufgaben und die Herausforderungen für die Helikopterbranche.

«Cockpit»: *Oliver Dismore, Sie sind Technical & Safety Executive der European Helicopter Association EHA. Was sind Ihre Aufgaben?*

Oliver Dismore: Ich bin die zentrale Anlaufstelle bei allen technischen und sicherheitsrelevanten Fragen. Dies beinhaltet die Beratung und die Koordination im Bereich technischer Aspekte im Namen der EHA. Ich Sorge dafür, dass relevante Informationen zeitnah an unsere Mitglieder weitergeleitet werden.

Ausserdem habe ich den Vorsitz im technischen Harmonisierungsausschuss der EHA und berichte regelmässig im Exekutiv-ausschuss, im Verwaltungsrat und dem erweiterten Vorstand über die Aktivitäten des Ausschusses und informiere die Mitglieder.

In meinen Zuständigkeitsbereich gehört auch die Ausarbeitung von Aufgabenbeschreibungen für die Aktivitäten der EHA-Arbeitsgruppen. Ich sammle die Anliegen und Meinungen der EHA-Mitglieder bezüglich technischer und sicherheitsrelevanter Fragen und nehme an Sitzungen interner und externer Arbeitsgruppen und Ausschüsse teil. Zu meinen Aufgaben gehört auch die Überprüfung technischer Beiträge zur Vorlage bei EU- und bei internationalen Institutionen. Ich arbeite mit dem Policy and Administration Manager zur Beteiligung an europäischen Ausschreibungen zusammen und unterstütze ihn bei der Vorbereitung der erforderlichen Unterlagen.

Bei VTOL-Veranstaltungen und Messen sowie bei Treffen mit der EASA und anderen Behörden und Institutionen repräsentiere ich zusammen mit den Mitgliedern des Vorstands die EHA. Zudem arbeite ich mit anderen Verbänden zusammen, um Initiativen zu Gunsten der EHA-Mitglieder zu beeinflussen. Im Weiteren berate ich den Vorstand und den Geschäftsführer bei der Formulierung von Strategien und Programmen zur Erreichung der Ziele des Verbands. Und nicht zuletzt verfasse ich technische Briefings, Berichte, Positionspapiere und führe bei Bedarf mündliche Briefings und Präsentationen durch.

Das ist ein eindrücklicher Aufgabenkatalog, welcher entsprechende Kompetenzen einfordert. Erzählen Sie uns mehr über Ihren Werdegang: Wer ist Oliver Dismore und was sind Ihre Stärken, die Ihnen in der neuen Tätigkeit helfen?

Ich wurde in Watford, Grossbritannien, geboren und in der Royal Navy ausgebildet. Seit meinem dreizehnten Lebensjahr wollte ich meinem Land in der Marine dienen und Schiffe steuern. Ans Fliegen habe ich dabei nicht gedacht. Mit siebzehn Jahren trat ich der Marine bei und absolvierte eine allgemeine Marineausbildung, bevor ich an die Universität geschickt wurde, um einen «Joint Honours»-Abschluss in Metallurgie und Maschinenbau zu erwerben – ein Hintergrund, der mir in meiner technischen Tätigkeit zugute kam.

Ich habe bis heute in meiner beruflichen Tätigkeit sehr viele unterschiedliche Bereiche der Helikopterbranche kennengelernt. Dieses Wissen kann ich nun in meiner Tätigkeit als Technical & Safety Executive sehr gut einbringen und die EHA unterstützen.

Von der Seefahrt zur Luftfahrt: Wie kam es zu diesem Wechsel der Elemente?

Nach der Seeausbildung in der Royal Navy absolvierte ich einen Fluglehrgang, bei dem ich in Helikoptern und schnellen Jets flog. Ich war begeistert und meldete mich freiwillig, um als Pilot zur Fleet Air Arm der Royal Navy zu wechseln. Eine Voraussetzung für den Beginn der Flugausbildung war die Absolvierung aller für den Seedienst erforderlichen Elemente, die ich nach einer kurzen Verzögerung wegen des Falklandkriegs 1982 erfolgreich abschloss. Die Ausbildung folgte dem damaligen Marinestandard, das heisst

eine fliegerische Grundausbildung auf dem Trainingsflugzeug Scottish Aviation Bulldog. Anschliessend folgte die Helikopterausbildung auf der Aérospatiale (*Anmerkung der Redaktion: heute Airbus Helicopter*) Gazelle mit einem nahtlosen Übergang auf die Westland Sea King als Pilot für die U-Boot-Bekämpfung ASW (Anti-Submarine Warfare) auf dem britischen Flugzeugträger HMS Invincible. Mein Leben bei der Marine hatte als Seeoffizier begonnen. In meiner weiteren Laufbahn wechselten sich fliegerische und leitende Funktionen ab, die sehr unterschiedlich waren: Ich war Kommandant eines Patrouillenschiffs, kommandierte den Flugbetrieb des Westland Lynx auf einer Fregatte, war Senior Pilot in einem ASW-Geschwader, stellvertretender Kommandant eines Zerstörers, Kommandant eines Sea-King-Geschwaders mit 14 Helikoptern und Leiter des Flugplatzes einer Marinefliegerstation.

Blieben Sie der Marinefliegerei treu?

In meiner vorletzten Funktion als Geschwaderkommandant hatte ich das Glück, eine Polizeihelikoptereinheit zu Gast zu haben, was den Grundstein für eine Karriere nach der Marinefliegerei legte. Ich erwarb eine kommerziellen Pilotenlizenz für den Aérospatiale AS355 Twin Squirrel (*Anm. d. Red.: Ecureuil 2*). Das führte dazu, dass ich an einem Freitag meine Arbeit auf dem Luftwaffenstützpunkt beendete und am Montag darauf diensthabender Pilot bei einer Luftunterstützungseinheit der Polizei in den Midlands war. Ich hatte zwar keine Erfahrung in der Polizeifliegerei, passte mich aber schnell an und wurde nach sechs Monaten zum Chefpiloten einer anderen Einheit befördert. Im Vereinigten Königreich waren die Einheiten zu dieser Zeit unabhängige Betriebe, wobei viele beschäftigte Piloten ausgelagert waren. Schnell wurde deutlich, wie ineffizient das System war, da es kaum oder gar keine Koordinierung zwischen benachbarten Einheiten gab, die alle auf ihren eigenen Betrieb bedacht waren. In mir entwickelte sich eine neue Idee und ich wechselte zum Hauptsitz des Outsourcing-Unternehmens für Piloten und leitete dort den Geschäftsbereich Polizei und andere Versorgungsdienste. Ich flog an allen zwölf von uns unter Vertrag genommenen Stützpunkten und erledigte ausserdem Arbeitsflüge und Ad-hoc-Charterflüge für andere Kunden mit den Hubschraubertypen Airbus Helicopter AS350 Ecureuil, AS355 Ecureuil 2, EC135 und McDonnell Helicopter MD902 Explorer.

Hatten Sie auch Mandate als Berater?

Als ich eine neue Herausforderung suchte, bewarb ich mich erfolgreich als Luftfahrtberater des Innenministeriums. Dort beriet ich den Minister in Fragen der Luftfahrt im Allgemeinen und der Helikopter im öffentlichen Dienst im Besonderen. Diese Arbeit gipfelte in der Veröffentlichung einer neuen nationalen Strategie für Polizei- und Rettungsluftoperationen im Jahr 2009, die unter anderem Empfehlungen zur Schaffung eines nationalen Polizeiluftdienstes «National Police Air Service» NPAS enthielt. Mit der Gründung des NPAS strich das Innenministerium die interne Beratungsfunktion und übertrug sie der Polizei. Daraufhin wechselte ich zu Eurocopter (*heute Airbus Helicopter*) nach Oxford, wo ich zunächst in den Bereichen Vertrieb und Marketing tätig war. Dann leitete ich das britische Such- und Rettungsteam, das sich damals um den heutigen SAR-Vertrag bewarb, den wir in der ersten Runde durchbrachten, bevor wir uns aus wirtschaftlichen Gründen zurückzogen. Zu diesem Zeitpunkt war die Entwicklung von NPAS ins Stocken geraten und ich wurde gebeten, den Flugbetrieb aufzubauen. Das gelang uns «aus dem Stand» innerhalb von sechs Monaten. Die ersten drei Basen nahmen am 1. Oktober 2012 den Betrieb auf und bis im März 2015 entstand eine nationale Struktur mit 21 Basen. In der Folge übernahm ich die

Oliver Dismore, EHA-Sicherheitsbeauftragter

Verantwortung für den Bodenbetrieb und wechselte schliesslich in die Position des Accountable Manager, bevor ich 2021 auschied. In jüngster Zeit habe ich als Inhaber des EASA Form 4 (*Nachweis darüber, dass die Person über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen für die Tätigkeit verfügt*) den Flugbetrieb eines Unternehmens mit AW139 an der Südküste des Vereinigten Königreichs aufgebaut.

Sie arbeiten seit dem 1. Dezember 2023 als Technical & Safety Executive in Vollzeit für die EHA. Wie kam es dazu?

Als langjähriges Mitglied der British Helicopter Association und Mitwirkender in nationalen und EASA-Ausschüssen hatte ich Interesse an meiner heutigen Aufgabe bei der EHA, seit sie zum ersten Mal erwähnt wurde. Ich hoffe, dass meine Erfahrungen in der Fliegerei, im Management und in der Regulierung nun zum Nutzen unserer Mitglieder zusammenfliessen.

Was sind Ihre Erkenntnisse und Erfahrungen aus den ersten fünf Monaten in dieser Tätigkeit?

Die Vielfalt der für die Mitglieder interessanten Themen ist so gross wie die Bandbreite der Tätigkeiten, mit denen sie sich befassen: Sie reicht von grossen Offshore-Betrieben bis hin zu kleinen Anbietern von Arbeitsflügen. Das macht es zu einer Herausforderung, einen Konsens über vorgeschlagene Regeländerungen zu erzielen oder an Aufgaben der Regelerstellung zu arbeiten. Die EHA ist jedoch mit einem starken Kern von Mitwirkenden gesegnet, was für das Erreichen positiver Ergebnisse unerlässlich ist.

Wie beurteilen Sie die Rollen der EASA und der EHA?

Die EASA und ihre Interessenvertretungen befinden sich im Umbruch, der, sobald er abgeschlossen ist, Verbänden wie der EHA eine stärkere Stimme verleihen sollte. Im Mittelpunkt steht dabei im Helikopterbereich die Rotorcraft Community (R.COMM) anstelle des Rotorcraft Committee (R.COM) – eine scheinbar subtile, aber bedeutende Veränderung. Wir sehen bereits erste Vorteile dieser Änderung und arbeiten weiterhin direkt mit der EASA zusammen, um sicherzustellen, dass dies so bleibt. Indes: Veränderungen verlangsamen während dem Prozess den Fortschritt.

Wo drückt der Schuh bei Ihren Mitgliedern?
Es herrscht Frustration darüber, dass wir



Foto: ZVG

bei den Initiativen, die für unsere Mitglieder wichtig sind, nicht schneller vorankommen, insbesondere bei der Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Komplexität der Vorschriften. Dies ist jedoch nicht völlig einseitig. Ein Schlüsselement meiner Rolle besteht darin, dass ich in der Lage bin, spezifische Themen der Mitglieder auf den Tisch zu bringen. Vieles wird der europäischen Regulierungsbehörde angelastet, aber auch nationale Behörden und die Kohärenz zwischen ihnen spielen eine grosse Rolle bei der Frustration der Mitglieder.

Wo orten Sie die grössten Herausforderungen in Ihrem Aufgabengebiet?

Unsere Mitglieder und ich stellen fest, dass immer mehr Vorschriften auf uns zukommen. Neben den üblichen regelmässigen Aktualisierungen wird die Einführung von EASA Part-IS (*Anforderungen an die Informationssicherheit*) eine zusätzliche Belastung darstellen. Dies gilt ebenso für die wahrscheinlichen Entwicklungen im Bereich der psychischen Gesundheit in der Luftfahrt. Mit einem einheitlichen Regulierungsansatz innerhalb des EASA-Konstrukts betreffen diese Änderungen die kleinen Betreiber, also einen Grossteil unserer Mitglieder, unverhältnismässig stark. Die Herausforderung besteht darin, mit der EASA zusammenzuarbeiten, um dieses Problem anzugehen. Dies soll keine Kritik an der EASA sein. Vielmehr erfordert die Situation eine kooperative und konstruktive Zusammenarbeit, um notwendige Änderungen herbeizuführen.

Sie waren bisher in Grossbritannien tätig. Wie gut kennen Sie die Schweizer Helikopterbranche?

Nicht so gut, wie ich es mir wünsche oder wie es nötig wäre. Ich lerne jedoch schnell und habe innerhalb unserer Verbandsmitglieder und mit unserem früheren Vorsitzenden (*Christian Müller, Vorsitzender der EHA von 2022 bis 2023*) gute Mentoren in diesem Bereich. Erfahrungen aus erster Hand habe ich mit SPO, HEMS (*SPO = Arbeitsflüge; HEMS Helikopter Emergency Medical Services = Rettungsflüge*) und Gebirgsflügen, aber noch nicht im Zusammenhang mit der Schweiz. Ich muss mehr über andere Bereiche der Schweizer Helikopterindustrie lernen. Daher sind alle Einladungen zu Treffen mit Schweizer Betreibern willkommen.

Was sind die grössten Herausforderungen bezüglich Sicherheit, die auf die Schweizer Helikopterbranche zukommen?

Wir – und ich sage wir, da ich mich persönlich verantwortlich fühle – hatten einen schrecklichen und in einigen Fällen, mit Unfällen in der Alpenregion einschliesslich der Schweiz, tragischen Start ins Jahr 2024. Unsere Gedanken sind bei den unmittelbar Betroffenen. Weil die Behörden noch jeden einzelnen Unfall untersuchen, haben wir noch kein klares Bild über die individuellen oder gemeinsamen Ursachen. Es gibt jedoch viele Stimmen, die auf die Auswirkungen der Regulierung als Ursache für diese Unfälle und schweren Zwischenfälle hinweisen. Es wird unweigerlich eine Vielzahl von Gründen geben und dort, wo der Verband Einfluss auf Änderungen nehmen kann, wird er bei der EASA am stärksten vorstellig werden. In meiner Rolle muss ich sicherstellen, dass die Bereiche, die für unsere Mitglieder am wichtigsten sind – auch wenn sie in einer geografischen oder sektoralen Minderheit sind – zum Ausdruck gebracht werden. So hat die EASA beispielsweise das Thema der einmotorigen Helikopter nicht weiterverfolgt, die in bergigem Gelände eingesetzt werden, weil es in der Branche keinen Konsens zu diesem Thema gibt. Die Sommersaison rückt näher und die Bedingungen ändern sich. Trotzdem dürfen wir die jüngsten Ereignisse nicht vergessen und den Schwung nicht verlieren, aus ihnen zu lernen, um eine Wiederholung im nächsten Winter zu vermeiden. Das Mantra von HeliOffshore, einem EHA-Mitglied, lautet: «Keine Todesopfer in der Offshore-Luftfahrt» – ein Ziel, das wir auch an Land anstreben müssen. Ich werde weiterhin hart daran arbeiten, um es zu erreichen. **cp**

Interview: Walter Hodel