

Immer das Thema Safety im Fokus

Ende 2024 hat Patrick «Pat» Fauchère seine fliegerische Karriere nach fast 43 Jahren im Cockpit definitiv beendet. Er hat Tausende von Transportflügen und Rettungen erfolgreich zu Ende gebracht und sich parallel aussergewöhnlich stark für das Thema Sicherheit engagiert. Safety-Themen hat er als Praktiker im täglichen Flugbetrieb, aber auch in nationalen und internationalen Gremien angepackt und sie gleichzeitig statistisch aufgearbeitet, um Grundlagen für sinnvolle Massnahmen zu schaffen.

Text Eugen Bürgler

Mitte der 1990er-Jahre stellte der Fluglehrer Jonathan Brandt eine Excel-Tabelle mit zivilen und militärischen Helikopterunfällen zusammen, die bis zu den Anfängen der Flugunfalluntersuchungen zurückreicht. Dazu publizierte er ein Buch, in dem Themenbereiche wie Whiteout- oder Kabelunfälle besonders aufgearbeitet wurden. «Als Pilot interessierte ich mich sehr für die Resultate der Flugunfallunter-

suchungen und ich fand die Arbeit von Jonathan Brandt eine Supersache», erinnert sich Patrick Fauchère. Er suchte den Kontakt mit Jonathan Brandt, kaufte sein Buch und dieser bot ihm an, die Excel-Tabelle zu den Heli-Unfällen zu übernehmen, da er sie nicht mehr benötige. Das nahm Patrick Fauchère gerne an und er begann, die Statistik weiterzuführen und weiterzupflegen.

European Helicopter Safety Team EHEST

2017 wurde das European Helicopter Safety Team (EHEST) ins Leben gerufen, mit dem Ziel die Unfallzahlen im Helikopterflugbetrieb zu senken. Patrick Fauchère war Mitglied dieses Teams und konnte zum Erstaunen anderer Mitglieder das gesuchte statistische Material zu Unfällen für die Schweiz vorlegen. In einigen Punkten habe er seine Statistik erweitert, zum Beispiel um die Kategorien Commercial Air Transport (CAT), Privatflüge oder Training. «Ich habe meine Statistik immer weiterbearbeitet, zum Beispiel als die Thematik einmotorige / zweimotorige Maschinen auftauchte. Da sagte ich mir, jetzt muss ich alle technisch bedingten Unfälle unter diesem Gesichtspunkt analysieren – das war jeweils eine ziemlich aufwendige Arbeit», so der Walliser Safety-Experte.

« Meine Statistik hat klar gezeigt: Die Einmotorigkeit von Helikoptern stellt keine Gefahr dar – das konnten wir beweisen.

Patrick Fauchère »

Es interessiert, was relevant ist

Für Patrick Fauchère stand immer im Zentrum, aus Fakten die richtigen, nötigen Schlüsse zu ziehen. «In der Statistik mit den technischen Unfallursachen zeigte sich klar: Beim Lama gab es während Tausender von Flugstunden über die Jahre drei bis vier Flame-outs und auch das waren nicht eigentliche Triebwerksausfälle in dem Sinne, dass das Problem von der Turbine ausging. Meine Statistik hat klar gezeigt: Die Einmotorigkeit von Helikop-



Ende 2024 hat Patrick Fauchère seine fliegerische Karriere definitiv beendet. Er hat in seinem Wirken einen starken Fokus auf Safety gelegt, sagt aber auch: «Fakt ist, dass Unterlastfliegen nicht ohne Risiko ist und das wird so bleiben.» Foto Air-Glacières



Der Umstieg auf zweimotorige, komplexere Helikopter bedingte einen nicht unproblematischen Kulturwandel. Mit der T3-Version des EC135 sind dann zusätzliche Leistungsreserven hinzugekommen. Foto Eugen Bürgler

tern stellt keine Gefahr dar – das konnten wir beweisen.» Obwohl auch eine von der EASA 2012 in Auftrag gegebene Studie zu «Single-engined helicopter operations over a hostile environment» (EASA.2012.OP.09) zum Schluss kam, dass einmotorige Helikopter den geforderten Safety-Level erreichen und Patrick Fauchère zusätzlich seine Datenbasis mit den gleichen Berechnungsgrundlagen nutzte, was zu einem signifikant besseren Abschneiden der einmotorigen Helikopter als in der EASA-Studie führte, seien diese Resultate von der EASA nie berücksichtigt worden: «Einmotorige Helikopter werden in Europa heute noch ohne wirkliche Grundlage benachteiligt», so Pat Fauchère.

Als Praktiker hat er sich nicht auf Technik und Piloten beschränkt. Als sich bei Unterlastoperationen Unfälle häuften, bei denen das Bodenpersonal eine Rolle spielte, hat er die Statistik umgehend um die Kategorie Flughelfer, oder heute Task Specialist, erweitert. «Es gab eine Zeit lang einen Mangel an gut ausgebildeten Flughelfern – oder es waren gar keine Flughelfer auf Platz. Ich wollte mit der Statistik sehen, ob es einen Zusammenhang zwischen diesem Mangel und Flugunfällen gibt.» Diese Statistik brauche es heute nicht mehr: «Die Flughelfer in der Schweiz sind top ausgebildet – das ist kaum mehr ein Thema.»

Statistik im Rettungsbereich

Mit klar überprüfbareren Aussagen konnte Patrick Fauchère auch aufzeigen, dass sich die Zahl der Unfälle im Gebirge und unterhalb von 1100 Metern praktisch die Waage hielten, oder, dass kaum ein Zusammenhang zwischen den Flugstunden eines Piloten und der Wahrscheinlichkeit,

dass er in einen Unfall verwickelt wird, hergestellt werden kann. «Ich konnte noch mit 200 Stunden im Flugbuch bei der Air Zermatt anfangen und voll einsteigen. Dann wurde zeitweise die Marke von 1000 Flugstunden als enorm wichtig angesehen. Ich habe bei den Flugunfällen geschaut, wo Piloten mit mehr und wo mit weniger als 1000 Flugstunden involviert waren und es zeigte sich: Es besteht kein deutlicher Unterschied der Unfallzahlen von Piloten mit sehr viel oder wenig Flugerfahrung.»

Auch für Rettungseinsätze hat Patrick Fauchère in seiner Statistik eine spezielle Kategorie eröffnet und diese noch in HEC- / non-HEC-Einsätze unterteilt, also Einsätze mit oder ohne Menschen an Rettungswinde oder Longline (Human External Cargo). Es zeigte sich, dass sich die verzeichneten Unfälle proportional zu den geflogenen Einsätzen auf die verschiedenen Operators im Rettungsbereich verteilten, also etwa 70 Prozent Rega, 30 Prozent Air-Glaciers, Air Zermatt und in jüngerer Vergangenheit auch Alpine Air Ambulance.

Inzwischen auch Safety Officer bei Air-Glaciers, hat Patrick Fauchère diese Statistik zusätzlich auch separat für sein Unternehmen erstellt. Es habe ihn selber erstaunt, dass es bei der Air-Glaciers von 1965 bis 2014 bei Rettungseinsätzen nur einen Unfall gab – die Kollision mit dem Gelände wegen Verlust der Sichtreferenzen der Alouette III HB-XDA bei diffusen Lichtverhältnissen während eines Lawineneinsatzes 2002 auf dem Eigergletscher.

Umstieg auf Zweimot nicht problemlos

Ab 2014 stiess Patrick Fauchère dann aber auf gleich drei Unfälle im Air-Glaciers-Ret-

tungsbetrieb. Alle drei Unfälle passierten mit zweimotorigen EC135. Bei der genaueren Betrachtung der Unfälle zeigte sich, diese Fälle waren zum grössten Teil nicht trotz, sondern wegen der Zweimotorigkeit passiert. Es wurde deutlich, dass der Wechsel von Einmot zu Zweimot, der Wechsel von der einfachen und superstarken einmotorigen Maschine zu den nicht so starken und komplexen, zweimotorigen EC135T1-Versionen mit dem damit verbundenen Kulturwandel nicht unproblematisch war. «Die Probleme kamen von aussen mit dem von der EASA vorgeschriebenen Wechsel», kommentiert Patrick Fauchère. Heute sei das wiederum kein Faktor mehr, einerseits dank des vollzogenen Kulturwandels, andererseits weil heute bei den EC135T3 die Leistung vorhanden sei. Bezogen auf die absoluten Zahlen habe sich auch gezeigt, dass es auch bei der Rega früher mit den Alouettes nicht mehr Unfälle gegeben habe als nach dem Wechsel auf die zweimotorigen Maschinen. Zugenommen hätten mit den schwereren Maschinen aber die Downwash-Unfälle. Diese Gefahr sei nicht zu unterschätzen – natürlich nicht für den Helikopter, aber für die Kolleginnen und Kollegen unten am Boden.

«One size fits all» funktioniert selten

Natürlich hat Patrick Fauchère den grossen Aufwand, zu einem grossen Teil in der Freizeit, nicht einfach der Statistik zuliebe gemacht. Die richtigen Lehren zu ziehen und geeignete Massnahmen umzusetzen, lag ihm sehr am Herzen. Aus dem EHEST hervorgegangen, wollte er beim EHSIT mitmachen, das war das «Implementing Team» des Safety Teams und es hatte die Aufgabe, Safety Empfehlungen zu erarbei-



Bei der Gesetzgebung bezüglich ein- und zweimotoriger Helikopter hat die EASA in den Augen von Patrick Fauchère die Faktenlage nicht genügend berücksichtigt. Ein EC135 bei einer nächtlichen Feuerlöschübung im Lauterbrunnental. Foto Eugen Bürgler

ten, heute heisst das Gremium «ESPN R». «Da alle relevanten Akteure zur Mitarbeit eingeladen sind, besteht immer die Gefahr, dass Interessengruppen in diesen Organisationen zu stark lobbyieren. Wir waren in der «ESPN R Hoist» vertreten, konnten aber irgendwann nicht mehr dahinterstehen», erzählt der ehemalige Air-Glaciers-Chefpilot Pat Fauchère.

«Unsere Piloten bei Air Zermatt und Air Glaciers sind alle sehr erfahrene Unterlastpiloten. Die fliegen täglich Unterlast, entsprechend fordert sie «Dynamic Hoisting» (Wegfliegen von der Aufnahme- und Abwurfstelle, während das Windenseil noch ausgefahren ist) nicht besonders. Auf der anderen Seite verstehe ich Operators sehr gut, die sagen, Winde zuerst einfahren, unbedingt erst dann losfliegen. Sie haben Leute mit wenig Unterlasterfahrung, sie fliegen nicht im Hochgebirge, dann ist das Risiko beim dynamischen Fliegen wohl grösser als beim Einziehen der Winde im Schweben. Im Hochgebirge gilt eher: Sobald man Geschwindigkeit aufbauen kann, soll man weg – für unsere Leute ist das absolut normal». Leider seien die Gremien dann manchmal zu wenig flexibel, um unterschiedlichen Voraussetzungen und Gegebenheiten angemessene Rechnung zu tragen. «Für mich gibt es da nicht ein Richtig oder Falsch. Aber das Problem bei der ESPN ist, dass man unbedingt eine möglichst verbindliche Richtlinie abgeben will.» Heute, mit sehr langen Windenseilen, Autopilot und sehr leistungsstarken Maschinen, präsentiere sich die Situation wieder anders.

Was ist akzeptabel, was nicht?

Die EASA habe bei der Diskussion über Sicherheit immer davon gesprochen, dass ein Unfall pro 100'000 Flugstunden katastrophal sei, so der Walliser Sicherheitsfachmann und gibt zu bedenken: «Unfälle hat in der Schweiz schon fast jeder Helibetreiber erleben müssen. Aber ich sehe es nicht als sinnvoll, wie die EASA zu sagen: Ein Unfall pro soundsoviele Flugstunden ist akzeptabel, alles andere nicht.» Wichtig sei auch hier, die Relationen zu berücksichtigen, um Schlüsse ziehen zu können. «Wenn wir sehen, dass Rega, Air-Glaciers, Air Zermatt und Alpine Air Ambulance grob um die 20'000 Rettungseinsätze pro Jahr fliegen und es dabei zu einem Vorfall kommt – einer leichten Verletzung wegen des Downwashes zum Beispiel – bin ich der Ansicht, dass man das zwar nicht auf die leichte Schulter nehmen soll, aber akzeptieren muss.»

Die Statistik zu verwenden, um den Hebel dort anzusetzen, wo es die grösste Wirkung hat, das ist das grosse Anliegen von Pat Fauchère. Er könnte sich vorstellen, dass die Swiss Helicopter Association (SHA) in Zukunft auf der Basis der vorliegenden Daten, die auch Anzahl Rotationen und Flugstunden beinhalten, «Safety Performance Indikatoren» definiert, die allen Operators als Richtschnur dienen könnten. Auf die Frage, auf welchen Bereich die Hauptaufmerksamkeit gerichtet werden soll, um künftige Unfälle zu vermeiden, antwortet Patrick Fauchère: «Einer der wesentlichen Faktoren ist meiner Meinung nach die Entscheidung der Crew, wenn sie

auf Platz kommt. Dürfen wir unter den gegebenen Umständen fliegen oder nicht? Das ist oft die entscheidende Frage.» Einer seiner Leitsätze als Pilot ist: Fliegen zu lernen, ist einfach. Aber die Beurteilung, ob man fliegen soll oder nicht, das ist oft die Schwierigkeit.

Dabei spiele natürlich oft die vielerorts intensive Konkurrenzsituation unter verschiedenen Anbietern eine Rolle. Patrick Fauchère würde ein übergeordnetes Gremium begrüssen, das Kriterien dazu definiert, was tolerierbar ist und was nicht. Denn wenn A nein sage, aber B fliege, dann sei A eben leider schnell weg vom Fenster.

Bilder als einprägsame Mahnungen

Begrüssen würde Patrick Fauchère eine Ergänzung der Datenbank mit Bildern. Nicht aus Sensationslust, wie er betont, sondern weil Bilder extrem eindrücklich und einprägsam sein können und dabei helfen, Fehler nicht zu wiederholen. Er habe das Bild immer noch vor Augen, wie Ueli Stockmaier mit dem SA315B Lama HB-XPM tödlich verunglückte: «Es gibt zwei Bilder von diesem Unfall 1988 bei einer Feuerlöschdemonstration in Chur. Das erste Bild zeigt, wie die Aufhängung des Bambi Buckets über eine Kufe geht, beim zweiten Bild sieht man bereits, dass der Heli deswegen in einer Fluglage ist, aus der es keinen Ausweg mehr gibt.»

Dieses Bild habe sich tief eingebrannt, seit er es gesehen habe: Links oder rechts etwas auf der Kufe – das heisst Gefahr! Und trotzdem, auch er sei genau deswegen in eine gefährliche Situation geraten: «Es war nach dem Tanken beim Beton fliegen. Der Flughelfer hatte die Leine nicht sauber gelegt, sie ging über eine Kufe. Ich wollte Vollampf fliegen, Stunden sammeln, ich habe beim Aufziehen nicht im Spiegel kontrolliert, ob die Leine schön hängt. Beim Ziehen habe ich bemerkt, dass etwas nicht stimmt, wusste aber nicht was.» Er habe nur nach unten geschaut, gesehen dass sich der Betonkübel langsam bewegt, noch mehr gezogen und da sei der Heli nach vorne links gekippt. «Ich hatte eine 30-Meter-Leine und deshalb zum Glück noch genug Zeit, sofort zu reduzieren – mit «Pitch down» konnte ich den Heli acht Meter tiefer stabilisieren. Ich sass grün, blau und rot im Heli, dem Flughelfer unten ging es nicht anders.»

Vor diesem Hintergrund sieht Patrick Fauchère die Minikameras, die auch in den Cockpits von Kleinhelikoptern immer häufiger installiert werden, durchaus positiv. Sie könnten dabei helfen, das Manko an Bildern zu beheben. Bilder, die einprägsam auf Gefahren hinweisen können.

« Fliegen zu lernen, ist einfach. Aber die Beurteilung, ob man fliegen soll oder nicht, das ist oft die Schwierigkeit.

Patrick Fauchère »

«Statistique Fauchère» weiterfliegen

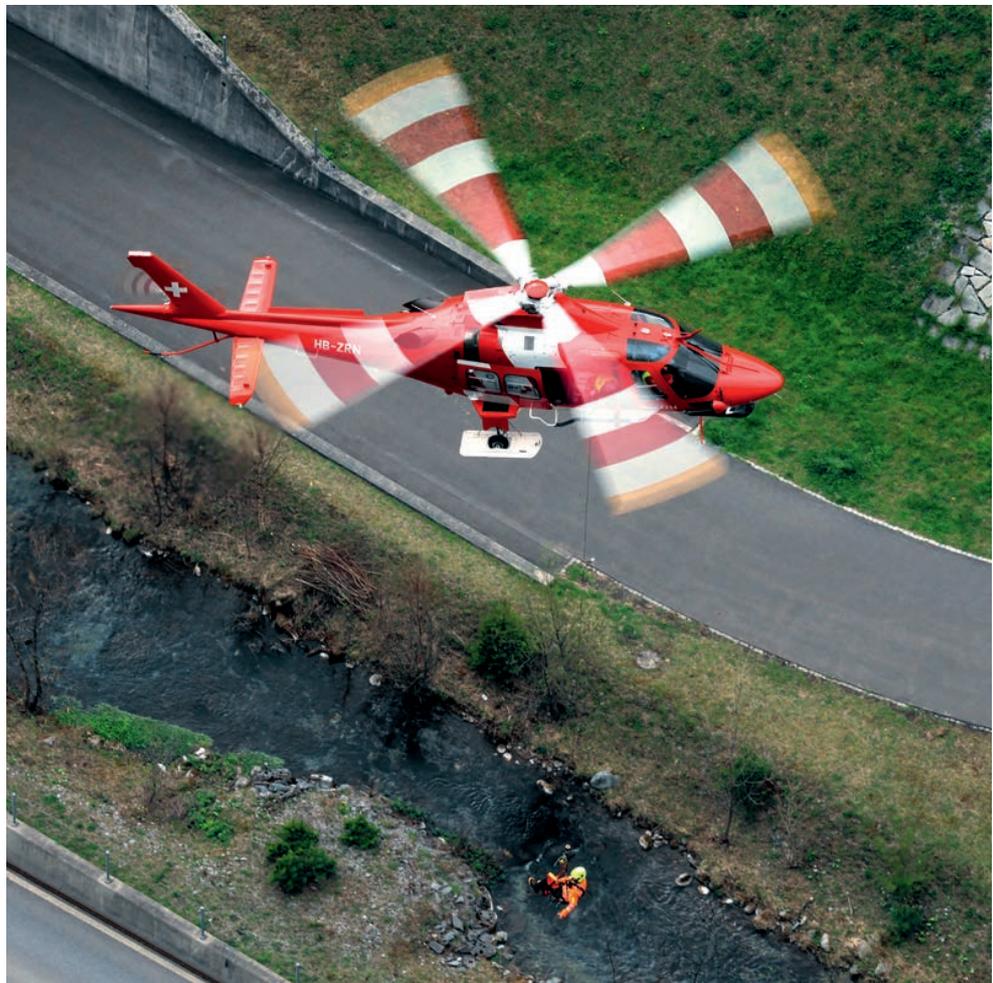
Beim Führen seiner Statistik ist Patrick Fauchère, selber langjähriges Vorstandsmitglied der SHA, immer dem Grundsatz gefolgt, auf aktuelle Bedürfnisse zu reagieren und nicht einem starren Muster zu folgen. Er hat die Statistik der SHA übergeben und die SHA hat nun jemanden bestimmt, der die «Statistique Fauchère» weiterführt. «Wünschenswert wäre, wenn die Excel-Statistik auf eine IT-Plattform übertragen werden könnte, um einfachere Auswertungen zu ermöglichen», sagt er dazu.

Swiss-Helicopter-CEO Rolf Heuberger hat in Zusammenarbeit mit dem BAZL das Statistikblatt zur Erfassung der Helikopteraktivitäten weiterentwickelt, sodass in Zukunft die Unfälle in Relation zu den geflogenen Flugstunden und Rotationen gestellt werden können. Wie an der SHA-GV 2025 in Bern im Beisein des EASA-Direktors Florian Guillermet und David Solar, dem EASA Head of General Aviation und VTOL, zum wiederholten Mal dargelegt wurde, ist es ein grosses Manko, dass bei der EASA genau diese Zahlen fehlen. Immerhin zeigten sich die EASA-Vertreter sehr interessiert an der Schweizer Datenerhebung. Patrick Fauchère dazu: «Ich habe die Befürchtung, dass die EASA zum Sammeln dieser Daten auf freiwilliger Basis aufrufen wird. Aber es müsste in meinen Augen obligatorisch sein.»

«Das Ziel bleibt selbstverständlich, jeden Unfall zu vermeiden. Aber wenn sich zeigt, dass es zum Beispiel bei Aussenlasteinsätzen nur einen Unfall pro Hunderttausende von Rotationen gibt und dieser sogar noch ohne schweren Personenschaden endet, dann kann das die Sicht auf gewisse Dinge schon verändern», sagt der Walliser Pilot.

Null-Risiko gibt es nicht

Wenn er über seine sehr umfassende Statistik blickt, erkennt Patrick Fauchère Themen, die herausstechen, die besonders überraschend sind? «Ja und nein», so seine Antwort, «es kommt darauf an, wo der Fokus liegt.» Deutlich werde, dass gewisse Themen über Jahrzehnte nicht an Dringlichkeit eingebüsst hätten, dazu gehören die Kabelthematik und Sichtverhältnisse bei schwierigen Umweltbedingungen wie White-out im Gebirge.



Windenaktion stationär oder dynamisch? Eindeutige Antworten, die sich in Richtlinien niederschreiben lassen, werden den unterschiedlichen Umständen in der Realität nicht immer gerecht. Foto Eugen Bürgler

Es zeige sich aber auch bei der Schweizer Unfallstatistik, dass ein relativ grosser Teil das Non-Commercial Segment, also Privat- und Trainingsflüge, betreffe. Eine grosse Hilfe könne gerade in diesem Bereich von Simulatoren kommen, die immer bessere Unterstützung bieten und der Walliser Pilot führt aus: «Fakt ist, dass Unterlastfliegen nicht ohne Risiko ist und das wird so bleiben. Wenn du jedes Jahr 300'000 Rotationen fliegst, dann lässt sich das Risiko nicht aus der Welt schaffen, dass einmal etwas nicht ganz so läuft, wie es sollte.»

Nein sagen bleibt Herausforderung

Unbestritten bleibt auch, dass der weitaus grösste Teil aller Unfällen auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen ist, auch wenn unmittelbar ein technisches Problem zum Unfall führte. «Das einfachste Beispiel: Ein Triebwerksaufall ist nicht per se ein technisches Problem. Wenn es abstellt, weil es keinen Treibstoff bekommt, reagiert es ja durchaus so, wie wir es erwarten – so sind wohl 90 oder mehr Prozent der Unfälle auf menschliche Faktoren zurückzuführen», sagt Patrick Fauchère. Zentral bleibt für ihn eine Kultur, die ein Nein akzeptiert. Er habe das Glück gehabt,

sein Leben lang bei Firmen gearbeitet zu haben, bei denen er jederzeit sagen konnte: Heute fühle ich mich nicht gut, es passt mir nicht, ich gehe zurück. Dann sei ohne grosse Fragen ein anderer Pilot geschickt worden. Es dürfe nicht sein, dass der Kunde davon profitiere, wenn eine Firma grössere Risiken eingehe.

Und noch einmal betont Patrick Fauchère: «Es braucht 45 Stunden, um zu lernen, einen Helikopter zu fliegen. Aber es braucht manchmal ein lebenslanges Lernen, um zu wissen, wann man einen Helikopter fliegen soll.» Für sich selber hat er entschieden und mit 60 mit dem Fliegen aufgehört: «Am 22. Dezember 2024 bin ich 60 geworden, im Vormonat habe ich mit meiner engsten Familie einen Abschiedsflug gemacht. Am 21. Dezember war dann ein Flug mit einem Verwaltungsratskollegen als Abschluss geplant. Aber wie es so geht, am 24. Dezember wurde dringend jemand fürs Lawinensprengen gesucht, da bin ich noch einmal eingesprungen.» Dann aber war dieses Kapitel nach rund 13'500 Flugstunden, 6500 Rettungsmissionen und unzähligen Transportrotationen definitiv abgeschlossen. «Es fühlt sich gut an so. Für mich war klar, ich fliege Volldampf oder gar nicht.» ■