

# Häufung von Heli-Unfällen: Was können Branche und Regulator tun

## Zuviel ist zuviel

Der international bekannte Experte für Helikoptersicherheit, Claude Vuichard, und Martin Stucki, Pilot und CEO bei Linth Air Service, sind sich einig: Die EASA-Praxis im Helikopter-Flugbetrieb hat versagt. Zuviel gilt nicht nur für die Unfälle, zuviel ist auch die EASA-Belastung, die Realitäten ignoriert und neue Probleme schafft.

### Interviews Eugen Bürgler

Seit Januar 2024 ist es in der Schweiz zu einer beunruhigenden Häufung von Helikopterunfällen gekommen: Die Kabelkollision des Ecureuil HB-ZES von Eagle Valais am 14. Februar im Wallis, der Startunfall des Bell 505 HB-ZWC von Heli Sitterdorf bei Bussnang am 12. März, ein Landeunfall des R44 HB-ZWN in Sitterdorf und ebenfalls am 16. März der Unfall des Cabri HB-ZLX des Chablais Heli Clubs in Vetroz waren leider nicht genug – am 2. April forderte der Unfall des Air-Glaciers-Ecureuil HB-ZCZ auf dem Gebirgslandeplatz Petit Combin drei Todesopfer. Ein weiterer Unfall mit Materialschaden ereignete sich am 3. April, als der K-Max HB-ZXY von Rotex Helicopter beim Start in Deutschland aus geringer Höhe abstürzte. Zudem verunfallte am 16. März mit dem AW139 I-COLK ein italienischer Rettungshelikopter beim Monte Rosa praktisch auf der Schweizer Grenze.

Eine einfache Antwort auf die Frage nach den Ursachen gibt es nicht. Es hat Flugschüler getroffen und hocherfahrene Profis, Arbeits-, Rettungs- und Trainingsflüge. Safety-Experte Claude Vuichard nimmt im Interview mit SkyNews.ch Stellung:

### ■ Hat die Helikopterindustrie ein Sicherheitsproblem oder bewegen wir uns im Bereich des Restrisikos einer anspruchsvollen Operation?

Wir haben ein grosses Safety-Problem in der gesamten Helikopterindustrie. Selbstverständlich wird, insbesondere bei Arbeits- und Rettungsflügen, immer ein Restrisiko bleiben. Von diesem Restrisiko sind wir aber noch weit entfernt und es muss noch viel getan werden, um die Zahl der Unfälle massiv zu senken.

### ■ Welche Massnahmen braucht es nach den Heli-Unfällen der letzten Monate?

Die Fähigkeiten (Skills) der Piloten müssen massiv verbessert werden. Die Anforderungen an Helikopterpiloten sind mit der Einführung des EASA-FCL enorm gestiegen, leider nur in Form von wenig hilfreichen theoretischen Fragebögen. Wer heute eine CPL oder ATPL machen will, muss sich durch 16'000 Fragen kämpfen, ohne zwingend die Zusammenhänge zu verstehen. Die Anforderungen an die praktische Ausbildung und Prüfung wurden massiv reduziert, sodass zum Beispiel eine Privatpiloten- und eine Berufspilotenlizenz fast gleich aussehen, nur mit etwas geringeren Toleranzen bei der Berufspilotenlizenz.

### ■ Gibt es Lösungen?

Auch die Ausbildung der Fluglehrer ist vollkommen ungenügend, die Zunahme der Unfallzahlen in der Schulung zeigen diesbezüglich ein klares Bild! Zudem hat das BAZL die Anforderungen für uneingeschränkte Gebirgsfluglehrer quasi halbiert, was direkt zu einer Zunahme der Unfälle in der Gebirgsausbildung geführt hat und indirekt negative Konsequenzen auf eine sichere Operation hat. Die EASA als Regulator ist dringend gefordert zu handeln: Praktische Anforderungen müssen erhöht und die theoretischen reduziert werden. Und das BAZL muss die Anforderung der doppelten Gebirgsfahrung für Gebirgsfluglehrerkandidaten per sofort wieder einführen. Aus mei-

ner Sicht muss die dramatische Situation rapid verbessert werden, indem Evidence Based Trainings auf modernen VR-Simulatoren vorgeschrieben werden. Mit diesen Simulatoren kann das Verhalten in den klassisch heiklen Situationen geübt werden. Die richtigen Korrekturen werden dort solange trainiert, bis sie reflexartig ablaufen und so die klassischen Unfalltypen verhindert werden.

### ■ Welche Rolle spielen die EASA-Vorgaben für die Safety-Bilanz der Helibranche?

Der Regulator muss aus den vielen Unfällen lernen, dass die Fähigkeiten von Piloten und Fluglehrern nicht durch administrative Prozesse verbessert werden können! Die Helikopterindustrie wird durch die EASA-Vorschriften in Schulung und Operation mit administrativen Prozessen vollkommen überflutet. Auch kleine Helikopterbetriebe müssen sehr viele Ressourcen für die Herstellung von Management Systemen und Manuals, Checks, Audits, SMS und Qualitätssystemen auf Hunderten bis Tausenden Seiten Papier aufwenden. Wichtige Entscheide in der Operation werden durch sinnlosen Formalismus negativ beeinflusst. Piloten über 60 Jahre dürfen gemäss EASA keine kommerziellen Passagierflüge mehr durchführen. Das führt zu einem Mangel an erfahrenen Piloten und Verlusten im Know-how-Transfer.

### ■ Wie sieht die Sicherheitsbilanz aus?


Die Sicherheitsbilanz ist dramatisch! Die Piloten verfügen aufgrund unzureichender Ausbildung nicht über die notwendigen Fähigkeiten. Das Treffen der richtigen Entscheidungen in den Betrieben wird durch die permanente administrative Überlastung stark beeinträchtigt. Die EASA hat ihr Sicherheitsziel im Helikoptersektor durch ihre Überregulierung vollkommen verfehlt und sollte schnell handeln, indem sie eine angepasste Regulierung für Helikopter schafft, diesmal aber auch unter Einbeziehung von Helikopterexperten aus der Gebirgsfliegerei. 

Foto VPASF



Pilot und Safety-Experte Claude Vuichard.

## Martin Stucki: «Die EASA ist unser grösstes Sicherheitsproblem.»

Als CEO von Linth Air Service und Pilot ist auch Martin Stucki besorgt über die Vorfälle der letzten Monate. Für ihn ist klar, dass die regulatorische Last einen negativen Einfluss auf die Sicherheitsbilanz hat:

### Ist bei den Unfällen ein gemeinsames Muster zu erkennen?

Nein, es ist aus meiner Sicht kein Muster erkennbar. Das einzige erkennbare Muster ist, dass seit Jahren trotz einer extremen Überregulierung, die jeden Schritt des Piloten akribisch vorschreibt, keine Reduktion der Unfallzahlen erkennbar ist. Ganz im Gegenteil, durch mangelndes Training und Pilotenmangel wird die Sicherheit vermindert und die unüberblickbare Masse an Vorschriften macht komplett unklar, wo die Prioritäten gesetzt werden müssen.

### Mit welchen Massnahmen muss auf die Unfallserie reagiert werden?

Es braucht endlich Regeln, die nicht nur jede einzelne Firma inklusive irrelevanter Dinge auf Tausenden Seiten von Papier festhalten muss, sondern es braucht Regeln, welche die wichtigen Punkte umfassen, sodass die Piloten die obersten Prioritäten vor Augen haben. Basis für diese Regeln müssen Probleme und Sicherheitslücken sein. Aktuell werden die Regeln aufgrund von Vermutungen und politischen Vorgängen festgelegt, dies unter anderem auch, da eine europäische Unfallstatistik, welche diesen Namen verdient, komplett fehlt.

### Ist es ein Safety-Problem oder bewegen wir uns im schwer beeinflussbaren Bereich des Restrisikos einer sehr anspruchsvollen Operation?

Die Helikopterindustrie hat ein Safety-Problem, es heisst EASA. Das Konzept hinter dieser Behörde ist schwer zu verstehen. Der Administrationsaufwand hat sich etwa alle drei Jahre verdoppelt. Über ein hierarchisches System werden völlig sinnlose Regulierungen ausgerollt und kontrolliert. Um die geforderte Compliance zu erreichen, sind wir mittlerweile gezwungen, Dinge in unsere Handbücher zu schreiben, von denen wir wissen, dass wir sie im Endeffekt genau umgekehrt ausführen werden. Wenn man Dinge aufschreibt, welche man so nie ausführen wird, gibt es auch Dinge, die aufgeschrieben werden, obwohl sie sinnlos oder sicherheitstechnisch gar kontraproduktiv sind und dann sogar ausgeführt werden.

Wir investieren enorm viel Zeit in Handbücher und schreiben dort genau das auf, was die EASA in ihren Verordnungen und Zusatzregulierungen will. Neben einer Defokussierung haben die Regulierungen dazu geführt, dass der Aufwand für die Aufnahme junger Piloten in die Operation extrem hoch ist. Ein Mangel an Piloten und Lücken in der Erfahrung von Piloten sind die Folge. Unternehmen sollten sich der Umsetzung griffiger Sicherheitsmassnahmen widmen können. Doch dafür fehlt den Unternehmen zunehmend die Kompetenz, da sie immer weniger selbst entscheiden können und dafür fehlt die Zeit, die in sinnlose, aber vorgeschriebene Massnahmen investiert wird.

### Zeigen die hohen Trainingsanforderungen der EASA keine positiven Effekte?

Theoretisch müsste mehr Training zu weniger Unfällen führen. Dafür muss Training aber zielgerichtet sein. Es macht nicht viel Sinn,

mit einem Piloten mit 10'000 Flugstunden genau dieselben Dinge zu üben wie mit einem Piloten mit 200 Stunden. Es macht keinen Sinn, jährlich dieselben theoretischen Kurse durchzukauen, welche man seit zehn Jahren absolviert. Unter den amerikanischen Vorschriften sind die Definitionen der Trainingsanforderungen an die Firmen delegiert. So erreicht man dasselbe Sicherheitsniveau wie in Europa, wenn nicht gar ein höheres. Das bedingt jedoch, dass die EASA-Kompetenz nach unten delegiert und nicht nur Vorschriften bis ins kleinste Detail macht, was hauptsächlich dazu dient, als Behörde nie Verantwortung übernehmen zu müssen.



Martin Stucki

Foto Linth Air Service

### Sie sehen ein konzeptionelles Problem der EASA?

Ganz allgemein hat die EASA wenige, aber extrem fatale, konzeptionelle Fehler: Man versucht alles, vom kleinen Helikopteroperator bis zum Airbus-A380-Betrieb, über dieselben oder zumindest ähnliche Vorschriften abzuhandeln, obwohl Einsatzart wie auch Komplexität ganz unterschiedlich sind. Ein Helikopterpilot hat in 90 Prozent seiner Einsätze ganz andere Herausforderungen als ein Linienpilot. Die EASA ist eine Mischung aus französischem Zentralismus und dem deutschen Konzept, dass der Bürger für den Staat da ist und nicht der Staat für den Bürger. Dies führt zu einem Moloch, welcher bis ins Detail beschriebene Handlungsanweisungen zentral ausrollt, statt Leitplanken vorzugeben. Jegliche Kritik prallt an diesem Moloch ab und obwohl positive Tendenzen fehlen, wird nichts verändert.

### Sehen Sie bei den Vorschriften Handlungsspielraum?

Vorschriften sollten doch aufgrund von Erfahrung, belastbaren Statistiken oder Vorfällen erlassen werden. Dies geschieht aber zu oft aufgrund von Vermutungen, persönlichen Präferenzen von Funktionären und politischen Vorgaben. Im Helikopterbereich existieren diese Statistiken für ein evidenzbasiertes Vorgehen schlicht und ergreifend nicht. Und wenn auf einzelne Vorfälle reagiert wird, wie beim Germanwings-Absturz, dann werden zwar Vorschriften implementiert, aber da sehr viel Politik mitmischt, in einer Art und Weise, welche die Problematik nicht beeinflusst. Zudem fehlt eine ehrliche, saubere Analyse. Zwar wird alle Verantwortung auf den Accountable Manager abgeschoben, diesem wird jedoch durch detaillierte Handlungsanweisungen jede Kompetenz entzogen, selbst Verantwortung zu übernehmen und geeignete Massnahmen zu treffen. Der ausgeklügelte Mechanismus mit Audits und Findings, mit welchem auch sinnlose Vorschriften durchgedrückt werden, führt zu einer Situation, in welcher Piloten und Mitarbeiter in den Unternehmungen Dienst nach Vorschrift machen. Sie sehen keinen Sinn hinter all dem administrativen Aufwand. Diese Einstellung führt zu Gleichgültigkeit, und zwar auch gegenüber jenen Vorschriften, welche wirklich wichtig wären. Im Endeffekt führt die Überregulierung und deren Durchsetzung zu massiv weniger Sicherheit. Die EASA ist unser grösstes Sicherheitsproblem.