



Foto: Jürg Wyss

Alle Zeit der Welt

Zeitdruck: Fliegen nach der Agenda ist eine schlechte Ausgangslage für einen sicheren Flug.

■ *Verschiedene Faktoren oder Flugphasen werden als besonders unfallträchtig beurteilt. Ist der Start gefährlicher als die Landung? Ist das Wetter schuld? Oder ist es die Technik? In beinahe allen veröffentlichten Unfallberichten bleibt die Verantwortung für einen Unfall jedoch am Piloten hängen.*

Unzählige Untersuchungsberichte über Flugunfälle wurden schon publiziert. Im Bereich der Leichtaviatik sind bestimmte Flugphasen mehr vertreten als andere. Ist deshalb die Flugphase am Unfall schuld? Immer wieder hört man von so genannten Wetterunfällen. Haben die betreffenden Piloten nicht gewusst, dass

sich eine Wetterverschlechterung anbahnt?

Ein Pilot ist Mitte August 1998 von Deutschland her kommend nach Frankreich unterwegs. Durch eine ansteigende Wolkenobergrenze ist der Pilot nicht in der Lage, auf der geplanten Reiseflughöhe weiterzufliegen. Der Entscheid, zu steigen, ist bis

zu einem bestimmten Punkt nachvollziehbar. Warum der betreffende Pilot aber bis auf Flugfläche 181 gestiegen und am Ende bewusstlos «vom Himmel gefallen» ist, kann nicht mehr beantwortet werden. Hat ihn am Ziel ein dringender Termin erwartet? Der abschliessende Untersuchungsbericht beantwortet diese



Eine seriöse Flugplanung reduziert auch in der professionellen Fliegerei die Belastung der Piloten.

Frage nicht, sondern schliesst mit dem Satz: «Der Unfall ist auf den Verlust der Kontrolle über das Flugzeug infolge Sauerstoffmangels zurückzuführen.»

Nie sich selbst unter Druck setzen

Eine überwiegende Zahl von Unfällen wird durch den Piloten selbst verursacht. Die folgenden Situationen aus dem täglichen Leben scheinen bekannt: Man ist etwas spät dran, presst eine Treppe hinunter, stolpert und schon ist der Fuss verknackt. Oder: Auf dem Weg zur Arbeit ist man mit dem Auto etwas spät dran. Um Zeit zu gewinnen, fährt man halt etwas schneller – und schon schlägt die Radarfalle zu.

Unzählige Beispiele könnten hier angefügt werden. Beinahe immer, wenn etwas passiert, ist die Ursache in unserem Verhalten zu suchen. Offenbar sind wir Menschen nicht dazu geschaffen, unter Zeitdruck rational und ruhig zu arbeiten.

Beinahe immer kann hinter der direkten Unfallursache ein einziger wirklicher Grund ausgemacht werden: Piloten setzen sich selbst unter Druck. Vor dem Flug noch rasch etwas erledigen müssen, den Passagieren einen Gefallen machen wollen, oder den anderen, vermeintlich «besseren» Piloten in schlechtes Wetter folgen.

Nein sagen kann das Leben verlängern

Jedes Jahr finden Ausflüge von Fliegerclubs statt. Das Datum ist festgelegt, das Ziel definiert, und die Hotels sind ebenfalls bereits reserviert. Was, wenn nun die einen Piloten fliegen wollen und die anderen finden, dass das Wetter zu schlecht sei? Eigentlich ist es bekannt: Im richtigen Augenblick Nein sagen zu können, ist eine Grundvoraussetzung für eine sichere Pilotenkarriere. Nein sagen können kann das Leben verlängern!

Termindruck vermeiden

Bei Ausflügen mit dem Flugzeug sind viele Unfälle auf dem letzten Flugabschnitt zu verzeichnen. Nach einem mehrtägigen Ausflug ins benachbarte Ausland fühlt sich so mancher Pilot bereits unter Zeitdruck. Ein wichtiger Termin verlangt die Anwesenheit am nächsten Morgen im Geschäft. Unter dieser Voraussetzung kann bereits eine Verschlechterung der Wetersituation zu falschen Entscheiden führen. Die Bereitschaft, Risiken einzugehen, steigt, statt dass man das Flugzeug stehen lässt und die Rückreise auf dem Landweg antritt.

Nur wer genügend Zeit mitbringt und auch nach dem Flug noch ein, zwei Tage Reserve einplant, kann mit der notwendigen Ruhe und ohne Druck einen längeren Flug antreten. ■

SAFETY TIP

Stress? Keep cool!

Oft wird Stress mit viel Arbeit gleichgesetzt. Viel oder zu viel Arbeit wird aber erst dann zum Stress, wenn diese Situation zur Belastung wird. Jeder Pilot wird sich an die Phasen während seiner Ausbildung erinnern, während denen er leistungsmässig an seine Grenzen, vielleicht auch darüber hinaus, gelangte. Solche Situationen führen zu Stress im Cockpit. Die Übersicht geht verloren und Prioritäten werden nicht mehr sinnvoll gesetzt.

Diese Form von Stress lässt sich durch genügendes Training minimieren. Wer sich sicher fühlt, wird nicht so schnell Stress-Symptome zeigen. Routine und Erfahrung sind im Cockpit stresshemmende Faktoren.

Was aber kann man gegen den «Alltagsstress» tun?

- Alltagsstress gehört nicht ins Cockpit. Direkt vom Büro auf den Flugplatz, das letzte ärgerliche Telefongespräch noch im Gedächtnis – dies ist keine gute Voraussetzung für den bevorstehenden Flug.
- Zur Planung eines Fluges gehört auch das frühzeitige Sicheinfinden auf dem Flugplatz. Machen Sie sich zum Ziel, mindestens eine Stunde vor dem geplanten Start auf dem Flugplatz zu sein – und plötzlich hat man alle Zeit der Welt.

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 954 12 52
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18



Foto: Willi Dysli

Und plötzlich kommt der Nebel: Eine gute Flugplanung zieht auch diese Option in Betracht.

Planung ist alles

■ *Jeder Pilot hat gelernt, seine Flüge zu planen. Planen ist das halbe Leben. Dazu gehören nicht nur Navigationsflugpläne, sondern auch die Kenntnisse des Wetters, der Notams, Karten, des Benzinverbrauchs, der Startstrecken, der Climb-Performance usw.*

Wie man Navigationsflugpläne ausfüllt, weiss jeder Pilot. Deren Anwendung im Flug kennt er auch. Trotzdem fehlt mangels Training oft ein wichtiges Element, um in einer

kritischen Situation mit den geplanten Daten noch etwas anfangen zu können: Nur wer auf «einfachen» und kurzen Flügen bei gutem Wetter konsequent den Flugverlauf anhand der Planung kontrolliert, hat in einer kritischen Situation überhaupt eine Chance, mit den Planungsunterlagen sicher umgehen zu können.

Planung bedeutet aber auch, die eigene Zeit im Griff zu haben. Wer sich zum Ziel setzt, immer genügend Zeitreserven vor und nach dem Flug zu haben, plant vernünftig.

Was aber, wenn die Destination aus Wettergründen nicht zu erreichen ist? Zuhause zu bleiben oder alternative Zielflugplätze mit in die Planung einzubeziehen, sind Möglichkeiten, den selbst auferlegten Druck zu verkleinern.

Mit Erfahrung wird man eine solche Situation ruhiger angehen und in der Lage sein, auch noch so wichtige Passagiere zu überzeugen, dass das Warten auf besseres Wetter vernünftig ist. Unerfahrene Piloten lassen sich von ungeduldrigen Mitmenschen eher zu Entscheidungen drängen, die sie alleine nicht fällen würden.

Eine gründliche Vorbereitung mit AICs, Notams, Metreports und selbstverständlich einem genauen Navigationsflugplan hilft bei der Entscheidung, einen Flug anzutreten oder diesen abzusagen.

Erfahrene Piloten scheuen sich nicht, mit einem Kollegen oder einem Fluglehrer über dessen Einschätzung der aktuellen Situation zu diskutieren. In der Unterhaltung entstehen oft Lösungen für ein Problem, es werden



**Ihr Partner
für Luftfahrt-
Versicherungen**

- ◆ Steuern
- ◆ Vorsorge
- ◆ Finanzplanung
- ◆ Versicherungsanalyse
- ◆ Luftfahrt Versicherungen

AFS
all-financial-solutions gmbh
Badstrasse 18 B
5408 Ennetbaden
Tel: 056 210 94 74
Fax: 056 210 94 75
afs@afs-gmbh.ch

SAFETY TIP

Einmal mehr: Ein guter Pilot ...

- setzt sich gedanklich mit dem Start- und Zielflugplatz, mit der Route und dem Gelände, den Luftraumstrukturen, dem Wetter und den Leistungsdaten seines Flugzeuges auseinander
- plant seinen Flug in Alternativen
- kann im entscheidenden Moment Nein sagen
- erfasst laufend den Trend des Fluges, zieht daraus die richtigen Schlüsse, trifft frühzeitig Entscheide (auch unpopuläre) und kommuniziert diese
- lässt sich als Kommandant des Flugzeuges nicht unter Druck setzen und nimmt seine Verantwortung souverän wahr.

Alternativen eruiert und Wege gefunden, auf die man alleine nie gekommen wäre.

Letztlich muss auch im Flug immer eine Alternative existieren. Der Flug in Richtung einer Destination ohne eine vernünftige Planung von Alternativen ist unvernünftig.

Jederzeit zu wissen, wo man ist, gilt als Grundvoraussetzung für eine sichere Navigation. Leider ist in Positionsmeldungen seitens der Piloten immer mehr zu hören, dass sie sich zum Beispiel 15 Meilen südwestlich von XY befänden. GPS sei dank. Wissen sie aber auch, wie die Ortschaft heisst, die sie gerade überfliegen? Ein Controller kann mit einem Ortschaftsnamen viel rascher auf

ein Problem reagieren und als Helfer aus dem Hintergrund agieren.

Ein Pilot, der alle verfügbaren Ressourcen nutzt, kann wesentlich flexibler planen und unter Umständen einen Flug trotz widriger Bedingungen sicher durchführen.

In jedem Fall ist umkehren immer besser, als in den Schlagzeilen des nächsten Tages zu stehen. ■



Fotos: Jürg Wyss

Luftraumstrukturen, Notam oder Wetterprognosen: Eine umfassende Vorbereitung gibt dem Piloten Sicherheit auch in unvorhergesehenen Situationen.

SAFER FLYING ist eine Dienstleistung des MFVS an seine Mitglieder zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik. Haben Sie die ersten neun Ausgaben von *SAFER FLYING* verpasst? Oder wollen Sie als sicherheitsbewusste Flugschule oder Flugplatz *SAFER FLYING* Ihren Schülern und Piloten abgeben und damit einen Beitrag an die Flugsicherheit leisten? Dann bestellen Sie weitere Exemplare zu 1 Franken für Mitglieder, bzw. 2 Franken für Nichtmitglieder, beim Sekretariat Aero-Club Schweiz, Tel. 041 375 01 01. *SAFER FLYING* ist auch als pdf-Datei auf der Homepage www.mfvs.ch erhältlich.

IMPRESSUM

Herausgeber

Motorflug-Verband
der Schweiz (MFVS)
Sekretariat AeCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Präsident

Peter Wey

Auflage

10000 Exemplare

Konzept, Gestaltung,

Produktion

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tel. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch

Autor dieser Ausgabe

Andreas Fischer

Druck

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tel. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Erscheint

3-mal pro Jahr
Versand an alle Mitglieder
des MFVS

Nächste Ausgabe

Anfangs 2005

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg

Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
verlag@swissaviation.ch