

„Die Flugsicherheit“ bin ich

„Der (individuelle Flieger) Pilot*in ist der Schlüssel zur Bewältigung der letzten großen Herausforderung in der Luftfahrt – menschliches Versagen

Tony Kern

Nach gängiger Meinung werden mindestens 80 % der Flugunfälle durch Pilot*innen verursacht. Der EASA Safety Review 2021 bestätigt leider den langjährigen Trend. Ich nehme die Veröffentlichungen der EASA, der BFU und der SUST der letzten Monate zum Anlass meine Prioritäten zu ordnen.

Ich will diesen Pilot*innen einmal dem diffusen „die Anderen“ entreißen und ein Gesicht geben. Ich kann nur vorschlagen Pilot*innen einmal durch „ich“ zu ersetzen, denn ich bin überzeugt: Nicht die Pilot*innen machen die Fehler, sondern „ich“. Meine Leitsätze orientieren sich an den von den Experten benannten häufigsten Unfallursachen.

1. „Ich“ werde meine Flüge gründlich vorbereiten.

Neben den rechtlichen Forderungen zur Flugvorbereitung (u. a. in Wetter- und Flugsicherungsfragen) werde ich mich mit den mir zur Verfügung stehenden Werkzeugen so vertraut machen, dass sie mich beim Flug unterstützen und nicht von der Flugzeugführung ablenken. Ich habe in meiner Ausbildung gelernt, z. B. ein Segelflugzeug auch ohne elektronische Hilfsmittel jeglicher Art zu führen, und ich will diese Kenntnisse auf einem guten Stand halten. GPS, FLARM, Transponder und Haubenblitzer können effiziente Unterstützer im Cockpit sein, aber das setzt voraus, dass die installierten Module einwandfrei funktionieren. Auch muss immer im Kopf sein, dass keine der Technologien verpflichtend in unserem Sport ist und der Kenntnisstand der anderen Luftraumnutzer mir vollständig unbekannt ist.



2. „Ich“ werde eine Ruderkontrolle unter Zuhilfenahme einer weiteren Person durchführen.

Für alle Luftfahrzeuge mit oder ohne automatische Ruderanschlüsse ist die Überprüfung der Steuerung essentiell. Nicht angeschlossene Ruder bzw. gerissene Steuerseile oder gebrochene Steuerstangen muss ich vor dem Flug erkennen und korrigieren.

3. „Ich“ werde Checklisten verwenden.

Strukturiertes Vorgehen anhand einer Checkliste wird mir bei konsequenter Umsetzung helfen Fehler zu vermeiden. Je komplexer Luftfahrzeuge sind, desto größer die Chance in die Falle zu tappen und wichtige Schritte zu übersehen. Checklisten begleiten meine gesamte fliegerische Karriere. Einige hatten den Charakter eines ausgewachsenen Buchs, während andere „Memory Items“ wie aus der Pistole geschossen angewendet werden mussten, da sie entweder Leben retten oder wenigstens große Schäden am Flugzeug verhindern sollten. Während ich die „Vor dem Start“-Checkliste sicherlich in aller Ruhe von einer Liste abarbeite, werde ich die wichtigen Schritte z. B. bei einer Startunterbrechung aus dem Gedächtnis anwenden und deshalb im Startcheck detailliert ansprechen, auch wenn ich alleine im Cockpit bin.

4. „Ich“ werde nur Flüge antreten sofern ich mich körperlich und geistig dazu in der Lage befinde.

Mein neues Medical bestätigt mir, dass ich am 4. Januar von meinem Fliegerarzt für tauglich befunden wurde ein Luftfahrzeug zu führen. Zwischenzeitlich aufgetretene körperliche und geistige Beeinträchtigungen und Ablenkungen bewerte ich und lege dabei zugrunde, dass ich dem schönsten Hobby der Welt frönen und mich nicht in Lebensgefahr begeben soll.

5. „Ich“ werde meine Flugfähigkeiten in den kritischen Phasen Start und Landung zu Beginn der Saison trainieren.

Die mit Abstand gefährlichsten Flugphasen im Segelflugsport wie auch bei allen anderen Luftsportarten sind Start und vor allem Landung, ganz gleich ob am Heimatplatz oder bei einer Außenlandung. Permanentes In-Übung-halten und kritisches Bewerten der eigenen Landungen sind mir eine Selbstverpflichtung. Einige tausend Starts und Landungen sind ein Erfahrungsschatz, trotzdem oder gerade deshalb ist jeder Start und jede Landung eine Herausforderung, denn die Umstände sind ähnlich, aber nicht gleich, jedes Mal sind viele Faktoren unbeeinflussbar und ich muss ihnen mit den erprobten genehmigten Verfahren begegnen.

Günter Bertram