

Folie 2 Risikomanagement

Die Risikobereitschaft ist heute unser Hauptthema. Dass das Eingehen von Risiken in der menschlichen Natur liegt, müssen wir anerkennen. Ein paar Beispiele:

Folie 3 Everest

Die Berge ziehen uns an. Bergwandern und Bergsteigen sind beliebte Freizeitbeschäftigungen. Die meisten würden so aus dem Bauch heraus sagen, dass Bergsteigen gefährlicher sei als Bergwandern. In Durchschnitt gab es in den letzten 12 Jahren in der Schweiz beim Bergsteigen 32 Tote pro Jahr. Beim Bergwandern waren es 47 Tote im Schnitt. Sicher, es gibt viel mehr Bergwanderer als Bergsteiger, aber so harmlos scheint das Wandern nicht zu sein... oder wird es gefährlich, weil es unterschätzt wird?

Viele Menschen gehen ganz bewusst bekannte, grosse Risiken ein, vor allem, wenn das Ziel, das erreicht werden soll, für den oder die Betroffenen einen grossen Reiz ausübt. Zum Beispiel das Dach der Welt:

Folie 4 Everest Statistik

In einer Unfall-Statistik über den Mt. Everest war das Jahr 1993 als „bestes Jahr“ aufgelistet: 129 Personen standen auf dem Gipfel, es gab 8 Tote.

Als schlechtestes Jahr war 1996 verbucht mit 98 auf dem Gipfel und 15 Todesopfern. Das Verhältnis Gipfelerfolge zu Todesfällen lag zwischen 16:1 und 6,5:1, eigentlich ein sehr hohes Risiko, oder?

Folie 5 Annapurna

Der gefährlichste Berg (statistisch gesehen) ist offenbar der Annapurna

Folie 6 Annapurna Statistik

Auf diesem Berg standen bis 2008 154 Personen, 60 sind von dort nicht mehr zurückgekommen. Man könnte sagen, dass die Chance für einen Bergsteiger, den Gipfel des Annapurna zu erreichen, statistisch gesehen nur zweieinhalb Mal grösser ist als an diesem Berg umzukommen!

Natürlich ist an einem solchen Berg das individuelle Risiko für Ueli Steck viel weniger gross als für einen übererregten Amateurbergsteiger. Wir wollen heute nicht die Frage beantworten, warum der Mensch Risiken eingeht, sondern versuchen, diese Risiken zu managen.

Folie 7 (leer)

Wir sind alle Segelflieger – aus unterschiedlichen Gründen. Aber für alle gilt: auch beim Segelfliegen gehen wir Risiken ein, obwohl vermutlich für die meisten unter uns das Risiko beim Fliegen eher eine unerwünschte Nebenwirkung ist. Die individuelle Risikobereitschaft ist auch nicht immer gleich, kann sich sogar bei einem bestehenden Risiko verändern. 1. Beispiel: Wir sind unterwegs mit dem Auto, vor uns ist ein Traktor, den wir überholen möchten. Es hat lockeren Gegenverkehr mit Abständen, die gefühlsmässig etwas zu knapp sind. Je länger wir hinter dem Traktor blockiert sind und vielleicht mit wachsender Kolonne hinter uns steigt die Risiko-Bereitschaft, halt mal eine knappe Lücke zu nutzen. 2. Beispiel: Wir sind mit dem Segelflugzeug im Wallis auf komfortabler Höhe und wollen zurück ins Berner Oberland. Dort hat es einige Überentwicklungen und alle Pässe sind verstopft. Es hat Lücken, man sieht nicht recht, ob ein Durchkommen z. B. nach Zweisimmen oder Reichenbach möglich wäre. Die Alternative ist abwarten, vielleicht später eine Landung im Wallis. Die Konsequenzen beeinflussen unseren Entscheid, ob wir einen Versuch wagen. Wenn wir an der SM in Thun mitfliegen und in

aussichtsreicher Position für einen Tagessieg und einen guten Gesamtrang sind, dann wird unsere Einschätzung des Risikos wahrscheinlich anders sein als wenn es ein Flug ist, bei dem es keine Rolle spielt, wann wir zurück auf der Nordseite sind. Wenn unser Heimflugplatz Sion ist, dann ist eine Querung ins Berner Oberland kein Thema und beim Feierabendbier können wir mit Überzeugung sagen, dass ein Flug auf die Berner Seite heute viel zu riskant gewesen wäre.

Wir möchten heute versuchen, Möglichkeiten zu finden, wie Risiken systematisch erkannt werden können und wie wir vorhandene Risiken gezielt reduzieren können.

Bei der Vorbereitung dieses Workshops hatten wir intensive Diskussionen zum Thema Haltung bzw. Risikobereitschaft der Piloten. Auf den ersten Blick scheint es in der Unfallserie der letzten Jahre in der Schweiz keinen eindeutigen roten Faden zu geben. Bei der Untersuchung der Unfälle zeigte sich, dass die Haltung der Piloten zu einem grossen Teil das Risiko bestimmt, das eingegangen wird. Was heisst „zu grosses Risiko“? Ist sich jeder immer bewusst, welche Risiken er eingeht? Ein Beispiel: wir haben alle schon hunderte von Vorflugkontrollen gemacht, in der Regel ist immer alles in Ordnung. Wenn ich jetzt mal „keine Zeit“ habe für diese Kontrolle (Stichwort Mittagssperre), ist das ein Problem? An der Antwort, die ein Pilot auf eine solche Frage gibt, können wir seine Risikobereitschaft abschätzen.

Die Haltung eines Piloten hängt einerseits von seinem Charakter ab. Andererseits wird sie geprägt von seinem Umfeld, dem Verein, den Kameradinnen und Kameraden. So seriös oder locker, wie er als Anfänger ab dem ersten Tag auf dem Flugplatz den Betrieb erlebt, wird er oder sie sich in Zukunft verhalten.

Als Pilot müssen wir das Handwerk Fliegen erlernen. Je nachdem, wie und in welchem Umfeld wir fliegen, kann es sehr anspruchsvoll sein. Es leuchtet ein, dass das Risiko beim Fliegen grösser ist, wenn man schlecht ausgebildet ist.

Folie 8 Gute Ausbildung

1. Eine gute Ausbildung ist das erste Element, um das Risiko zu minimieren

Mit der Lizenz haben wir eine Freigabe, eigenverantwortlich ein Flugzeug zu führen. Damit es nicht eine „Licence to kill“ ist, müssen wir weiter investieren. Weiterbildung und Training sind gefragt. Wer nicht bereit ist, den nötigen Aufwand zu treiben, bewegt sich mit erhöhtem Risiko durch die Luft. Wie viel braucht es? Schauen wir uns an, was das Gesetz verlangt:

Folie 9 Mindesttraining

Hier seht ihr bereits die Anforderungen, die für die neuen EASA-Ausweise gelten werden. So müssen in den letzten 24 Monaten auf Segelflugzeugen oder Motorseglern (exklusive TMG) mindestens 5 Stunden und 15 Starts als PIC absolviert worden sein und

- 2 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer nachgewiesen werden damit das nötige Mindesttraining erfüllt ist.

Für Inhaber der TMG-Erweiterung gelten neu strengere Anforderungen als bisher:

- Mindestens 12 Flugstunden als PIC auf TMG inklusive 12 Starts und Landungen und
- Mindestens 1 Std Flugzeit Auffrischungsschulung auf TMG mit einem Fluglehrer in den letzten 24 Monaten

Folie 10 Trainingsbarometer

Im Trainingsbarometer, das hoffentlich die meisten von euch kennen, können wir unser Training bewerten:

Interessant ist der Unterschied der angelsächsischen und der deutschen Version des Trainingsbarometers (6 bzw. 12 Monate)!

Wenn ich jetzt das gesetzliche Mindesttraining im Trainingsbarometer eintrage – ich nehme die englische Version mit 12 Monaten – sieht das so aus:

Folie 11 Mindesttraining im Trainingsbarometer

2,5h und 7,5 Starts in den letzten 12Mt sind verlangt

Wir stecken tief im roten! Das gesetzliche Minimum scheint also nicht der richtige Masstab zu sein, wenn es darum geht, ein vernünftiges Mindesttraining festzulegen! Wie sieht die Realität aus? Wie viel Training hat der Schweizerische Durchschnittspilot? Mir ist keine Statistik bekannt, die genaue Stunden- und Startzahlen der Schweizer Segelflieger auflistet. Ich habe die Zahlen 2012 von drei Gruppen gesammelt und nehme mal diesen Schnitt als Schweizer Mittelwert an:

Der Durchschnittspilot dieser Vereine machte letztes Jahr 20Starts und 26h. Das sieht doch schon etwas besser aus

Folie 12 Durchschnittstraining im Trainingsbarometer

Wenn ich ein wenig ins Detail gehe, dann gibt es ein paar wenige Vielflieger, die mit mehr als 100h die Gesamtstatistik verschönern. Ca. 30% der Piloten sind im grünen Bereich, 20% im gelben und fast 50% im roten! Erfahrene Piloten haben in der Regel genügend Stunden und sind mit den Starts im tieferen Bereich.

Wir müssen aber auch unterscheiden, mit welchen Zielen ein Pilot fliegt. Wer Streckenflug macht oder sogar Wettbewerbe fliegt, braucht mehr Training als ein Platzadler, der bei seinen Flügen üblicherweise mit weniger komplexen Situationen konfrontiert wird. Ein Leistungs- oder Spitzensportler muss täglich trainieren, um eine Chance zu haben, vorne in der Rangliste mitzumischen. Welcher Segelflieger kann es sich leisten, mehrmals pro Woche fliegen zu gehen? Was wir allerdings könnten, wäre tägliches mentales Training machen.

Folie 13 Gute Ausbildung, Genügendes Training

Das zweite Element zur Risikominimierung ist deshalb ein angepasstes aktuelles Training

Zu viel Training hat wahrscheinlich in der Schweiz kein Segelflieger; es braucht sicher deutlich mehr als der Gesetzgeber verlangt. Das Trainingsbarometer ist ein gutes Hilfsmittel. Für alle Bereiche ist kurz beschrieben, wo die Risiken versteckt sind.

Folie 14 Highlights Trainingsbarometer

In der englischen Version sind die Formulierungen noch ein wenig kerniger als im deutschen.

Ausbildung und Training sind die Basis. Danach kommen wir in den Bereich des Feintunings. Wie können wir das Risiko im täglichen Flugbetrieb besser in den Griff bekommen? **Jetzt kommt ihr ins Spiel, die Safety Officer, Fluglehrer...**