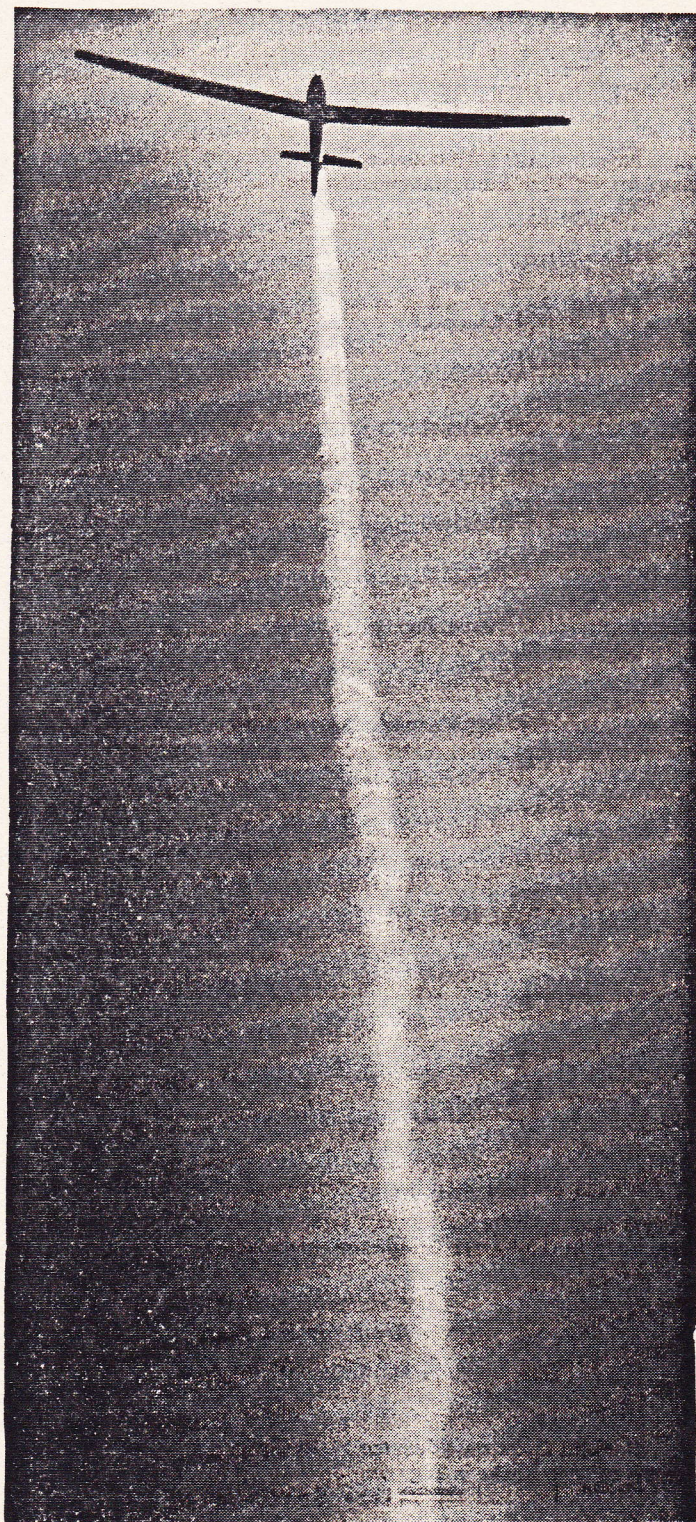


DER AUFWIND

offizielles organ der



FRÜHJAHRS 1993



DER AUFWIND

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich
- erscheint zweimal jährlich
- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungsäusserungen von AFG-Mitgliedern, welche sich nicht unbedingt mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.

Adresse der Redaktion: Simone Müller
Ceresstr. 20
8008 Zürich

Tel.: 01/382 34 07

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:

!!! 6. September 1993 !!!

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

- 3 : Jahresbericht 1992
- 5 : Aspres 1992
- 6 : Die lautlose Leichtigkeit des Schwebens
- 9 : RAL-Münster 1992
- 11 : Ziellandekonkurrenz 1993 (???)
- 12 : Rangliste Paul Oswald Cup 1992
- 13 : Beim "Pilot's Error" ist's zu spät
- 14 : Safety Comes First
- 19 : Telegramm an Paul Senn
- 20 : Fludilei- Einsatzliste 1993



**AKADEMISCHE FLUGGRUPPE
ZÜRICH**

Mitglied im

Regionalverband Aargau des Aero-Clubs der Schweiz
und im Akademischen Sportverband Zürich

J A H R E S B E R I C H T 1 9 9 2

Der AFG-Veranstaltungskalender war einmal mehr dicht gefüllt. Mit dem Frühlingslager auf dem Birrfeld ging es für die zwei Neulinge los. Das AeCS-Lager in San Vittore (GR) und das AFG-Lager in St. Crépin (F, Leitung Urs Isler) zogen schon erfahrenere Piloten und Skifans an. Für die St. Crépin Crew ergab sich ein flugintensives Programm - einige verschossen über Ostern schon fast ihr ganzes Saisonpulver. Die FA unter Beat Lüthi organisierte auf dem Birrfeld im Juni als erfreuliches Novum eine Streckenflugwoche, in der es einige Aussenlandeererfahrungen absetzte. Das Streckenfluglager in Aspres (F, Leitung Ruedi Ackermann) und vor allem das AeCS-Lager Münster (VS, Leitung Renate Rüfenacht) erfreuten sich wie gewohnt grosser Beliebtheit. Renate leitete das Lager bereits zum zweiten Mal mit grosser Ruhe und Selbstverständlichkeit. Sie wurde durch Dani Müller II und Käthi Riesen in der Lagerleitung unterstützt, während Klaus Wyss und Peter von Burg im Hintergrund wirkten. Leider verloren wir in diesem Sommer in den Bergen den Nidwaldner Kameraden Norbert Amrein. Sepp Buschor von der SGA hatte unwahrscheinliches Glück bei seiner Bruchlandung in den Felsen. Im Anschluss ans Münsterlager organisierten Klaus Wyss (OK) und Fred Ultsch (KL) ein weiteres RAL Münster, erstmals parallel zum Breitenförderungskurs I des AeCS.

Wettermässig konnte die Saison nicht an die beiden vorangegangenen Jahre anknüpfen. Das Lager St. Crépin war noch am ehesten vom Wetter begünstigt, San Vittore war ein einziger Regenfall und die erste Aspres-Woche diente nur ausnahmsweise dem Segelfliegen. Die tollen Flüge ab Aspres ins Wallis hinauf und zurück lagen auch in den weiteren Wochen nicht ganz drin. Die SM war so angesetzt, dass das tolle Wetter nur für das Training reichte. Ganz im Wettertrend lag auch die von Jürg Christener organisierte Ziellandekonkurrenz auf dem Schmerlat (SH). Beim anschliessenden rauschenden Fest im Ortsmuseum Kloten tauten glücklicherweise alle Teilnehmer wieder vollständig auf. Unabhängig vom Wetter waren unsere drei Winterveranstaltungen sehr gut besucht. Wettbewerbsflüge im Doppelsitzer (Beat Lüthi, Beat Müller), 1000 km im Föhn (Felix Döbeli, Roland Mühlebach) und Thermikprognosen unter Berücksichtigung der Topographie (Olivier Liechti) waren die attraktiven Themen dieser Vorträge.

Dem Segelflug wurde trotz des Wetters gefrönt. In 1513 Flügen brachten wir es mit unseren 13 Flugzeugen auf 2416 Stunden. Mit 370 Stunden flog die ASH-25 am längsten, die B4 brachte es bei 45 Starts auf 74 Stunden. Unser Heimatflugplatz Birrfeld war 948 mal Ausgangspunkt unserer Flüge.

Einige unserer Piloten versuchten sich im Wettbewerbsflug. Am Birrfelder RAL flog der FA-Leiter Beat Lüthi in der 15m Klasse auf den 2. Platz und dürfte damit in einem folgenden Jahr als 'pilot in command' an der SM teilnehmen können. Beat Müller klassierte sich auf der ASH-25 in der 'Classe libre' ebenfalls auf dem 2. Platz - ebenfalls eine SM-Qualifikation. In der Standardklasse flogen Jürg Keller und Urs Isler, ohne jedoch SM-Qualifikationen erfliegen zu können.

An der SM auf dem Belpmoos waren wir in der Standardklasse durch Martin Fritsch und Jürg Keller, in der Offenen Klasse durch das bereits erprobte Team Olivier Liechti/Beat Lüthi vertreten. Viel Gegenwind blies Martin ins Gesicht. Er landete wiederholt kurz vor der Ziellinie, so dass er sich mit einem hinteren Rang begnügen musste. Besser schlug sich Jürg Keller, der es trotz der Instrumente auf einen Platz im Mittelfeld brachte. Das lausige Wetter behagte aber offensichtlich dem Doppelsitzer-Team. Nach drei Tagessiegen lagen die zwei unerwartet in Führung. Leider mussten sich die beiden in der letzten Konkurrenz noch überholen lassen. Die Silbermedaille war aber noch drin und konnte mit grosser Freude ins Birrfeld geholt werden.

Am wettermässig ergiebigsten Wettbewerb klassierte sich Peter Hochstrasser mit der LS-4 auf dem 5. Rang. Den Paul Oswald Cup eroberte sich einmal mehr Jürg Keller. Olivier Liechti musste sich erneut mit der Ernst Zipkes Kanne begnügen. Ein besonderes Zeichen setzte Mike Keller: Münster(VS)-Barcelonette(F)-Münster(VS) flog er in der ASH-25 mit Peter von Burg als Copilot. Den Babycup dominierte unsere Münster-Lagerleiterin Renate Rüfenacht und durfte den Wanderpreis in Empfang nehmen. Am NSFW schliesslich beteiligten sich Richard Meyer (11.) und Urs Isler (18.) in der Standardklasse, Beat Müller (20.) vertrat uns in der 15m Klasse. In der Mannschaftswertung reichte dies gerade für den 10. Rang.

Unsere Flotte soll modern bleiben: An der Frühlings-GV fiel die Typenwahl für den Ersatz der beiden Mini-Nimbus eindeutig auf die LS-6c 17.5 m. Eine erstes Exemplar wurde gleich bestellt - trotz der fast unendlichen Lieferfrist. Im Gruppenvorstand erfolgte ein eigentlicher Generationenwechsel. Richard Meyer (TA), Walter Moser (Beisitzer), Jürg Christener (Präsident) und Beat Bucher (Zentralstelle) traten zurück. An ihrer Stelle wurden Heini Schwendener (Vizepräsident), Beat Bucher (TA), Jürg Keller (Beisitzer) und Eva Meyer (Zentralstelle) gewählt. Olivier Liechti wurde zum neuen Präsidenten gewählt, Beat Bucher erhielt in einer spannenden Wahl den Zuschlag für die TA vor Jürg Keller. Die Gruppe wollte aber keineswegs auf die Dienste von Jürg Keller verzichten und wählte ihn als Sportchef in den Vorstand.

Richard Meyer zog sich nach fast 30jährigem Einsatz aus dem Vorstand zurück. Seine Tätigkeit als Leiter der Technischen Abteilung krönte er im Jubiläumsjahr 1990 mit der Beschaffung der ASH-25. Die bevorstehende Ablösung unserer beiden Mini-Nimbus durch zwei LS-6c 17.5m bereitete er ebenfalls noch vor. Eher im Hintergrund wirkte Walter Moser während über 20 Jahren im Vorstand. Zahlreiche Protokolle entstanden unter seiner Feder und die Verbindungen zum ASVZ hegte und pflegte er mit grösster Zuverlässigkeit. Den Neubau des Betriebsgebäudes auf dem Birrfeld unterstützte Mösi als Mitglied der Baukommission. Sowohl Richi als auch Mösi entlasteten im Vorstand zahlreiche AFG-Präsidenten, zuletzt den ebenfalls zurücktretenden Jürg Christener. Chrigel wirkte rund 10 Jahre als Materialwart, Münsteradministrator und schliesslich als Präsident für die AFG. Allen drei gilt unser grosser Dank für Ihren langjährigen Einsatz!

Nach dem äusserst erfolgreichen Neubau des Betriebsgebäudes auf dem Birrfeld wandte sich die Sektion Aargau ihren Statuten zu. Mit seinem Einsatz in der dazu geschaffenen Zielsetzungskommission der Sektion half Jürg Christener tatkräftig mit, die Statuten der Sektion neuen Bedürfnissen anzupassen. Nach Annahme der revidierten Statuten durch die a.o. Sektions-GV im Oktober nahm sich Chrigel mit der Zielsetzungskommission auch noch der Statuten der Fliegerschule Birrfeld AG an, die an die neuen Gegebenheiten anzupassen waren. Für diesen Einsatz sei Chrigel an dieser Stelle ganz speziell gedankt!

Im neuen Jahr wird auf verschiedenen Ebenen frischer Wind wehen. Die Schweizer Segelfluggruppen gründeten im Rahmen der neuen AeCS-Struktur den Spartenverband Segelflug. Im Regionalverband Aargau des AeCS erfolgte nach der Statutenänderung im Herbst auch ein personeller Wechsel, indem Werner Neuhaus nach 33 engagierten Jahren als Sektionspräsident in den Ruhestand trat. Pilz würdigte ihn zum Abschied als Pionier der Uneigennützigkeit - die Fliegerei braucht auch solche Pioniere. Wir dürfen ihm für sein Werk auf dem Birrfeld dankbar sein und werden dazu Sorge tragen müssen!

Die kommende Schweizer Segelflugmeisterschaft auf dem Birrfeld betrachte ich als Gelegenheit, uns als Gruppe für den Segelflug einzusetzen - auf regionaler wie auf nationaler Ebene. Elan, wie wir ihn bisher ins OK der Segelflugmeisterschaft eingebracht haben, wünsche ich uns für das ganze kommende Segelflugjahr!

Der Präsident: Olivier Liechti

*O gefügelter Falkengott
glanzäugige Gottheit des Windes
verleih Flügel meiner Seele
um bei aller Dichte irdischer Luft
Deine Pfeilschnelle zu erfahren-*

Gebet an Horus

Aspres '92 vom 4. Juli 1992 bis 25 Juli 1992

Irgend jemand mußte etwas falsch gemacht haben- vielleicht Horus oder sonstwer. Eigentlich war ja alles da. Die Aspres-erprobten Kammeraden mitsamt Frau und Kindern, Bills Campingplatz, die seit 15 Jahren an der gleichen Stelle im Boden eingelassenen Zelthaken...

Nur irgend jemand hat vergessen den Regen abzustellen und so goß es diesen Sommer die erste Woche lang ununterbrochen. Die Einheimischen jedenfalls konnten sich kaum erinnern, wann so etwas schon jemals dagewesen war.

Nun als nach der ersten verregneten Woche wir endlich auf besseres Wetter hoffen durften, war auch schon der völlige Umschwung auf feucht-heiß da. Niedrige Basis, Inversionslagen und schwache Aufwinde machten selbst das um-den-Platz-herum Fliegen gelegentlich zu einem Abenteuer mit Absaufrisiko. Nur ganz erfahrene und selbstsichere Piloten wagten gelegentlich den Sprung über den Croix-Haute. Selbst AM mußte dabei Zwischenlandungen in Gap hinnehmen.

Eine neue Erfahrung war jedenfalls der Start von Serres als uns am 11. Juli der Mistral von der Aspres Flugplattform vertrieben hatte. Dies könnte auch für die Zukunft eine Möglichkeit sein, auch von Aspres aus die Mistraltage zu nutzen. Insbesondere läßt sich vermutlich der südlich des Platzes in Serres gelegene Hausberg zeit- und kostensparend zum Einstieg in etwaige Wellensysteme nutzen. Ein Experiment, welches wiederholt werden sollte.

Es waren auf jeden Fall (zumindest zeitweise) alle Aspres-Liebhaber da: Ruedi Ackermann, Stefan Drechsel, Werner Hochstrasser, Heini Ilg, Urs Isler, Jürg Keller, Michel Keller, Heinz Kornfeld, Olli, Liechti, Richi Meyer, Peter Moser, Beat Müller, Max Müller, Urs Pestalozzi, Heini Schaffner, Edwin Schwarb, Alfred Ultsch, Armin Weber.

Als Lagerleiter fungierte wieder der bewährte Aki, bis er für die letzte Woche wegen dringender Arbeiten in ZH das Zepter an Heiri abreten mußte. Sogar Bill hatte entscheidende Schritte auf dem Weg zu einer neuen Sanitäreanlage unternommen.

Wahrscheinlich waren wir alle einfach von den letzten Flugsaisons in Südfrankreich verwöhnt und mußten uns erst wieder daran gewöhnen, daß das "Abfliegen von 400 km und mehr doch etwas Besonderes ist. Was das Soziale anbelangt, so war doch ein starker Eindruck daß es allen Beteiligten insbesondere den Familienmitgliedern Kindern etc. sehr viel Spass gemacht hat und wir alle mit Vorfriede auf Aspres '93 warten.

Alfred Ultsch

Die lautlose Leichtigkeit des Schwebens

Zwölf Schleppminuten, neun Stunden unterwegs, zurückgelegte Distanz 739 Kilometer: So lautet die trockene Bilanz eines faszinierenden Segelflugs über die Alpen, der im vergangenen Sommer gestiegen ist. Im wahrsten Sinn des Wortes. Start- und Landeplatz war Münster im Goms. Als Wendepunkte wurden Martigny, Landeck (Österreich), der Sanetschpass (Unterwallis) und die Furka angesteuert. Alfred Kormann, Mitarbeiter im Bereich Forschung der Division Vitamine und Feinchemikalien, passionierter Pilot und Mitglied der Segelfluggruppe Roche, berichtet von einem stillen Abenteuer, bei dem ihn Sonne und Wind in eine neue Dimension entführten.

Münster, Wallis, Sonntag, 9. August 1992. Es ist soweit: Heute darf ich mit Alois «Wisel» Bissig von der Segelfluggruppe Nidwalden in seinem Doppelsitzer fliegen. Mit diesem Wunsch liege ich ihm schon lang in den Ohren, denn wir treffen uns seit vielen Sommern beim alpinen Segelfluglager im Goms. Der 46jährige Urner ist einer der besten Schweizer Segelflugpiloten; lange Alpenflüge sind seine Spezialität. Seine diesjährige offizielle Bestleistung von 750 Kilometern hat Wisel am 23. Mai gebracht.

«Superorchidee» mit gewaltigen Flügeln

Beim Pilotenrapport verspricht der Wettermensch für heute gute Thermik, «afrikanische» Temperaturen und leichten Südwind. *On verra.* Wir

befreien das Segelflugzeug von den Schutzhüllen, dann erklärt mir Wisel die wichtigsten Bedienungselemente und Eigenschaften seines «Nimbus 3D», eines Doppelsitzers modernster Bauart mit respektablen 25 Metern Flügelspannweite. Wir Segelflieger nennen eine derartige Maschine bewundernd «Superorchidee». (Zum Vergleich: Der *Saab-Cityliner* der Crossair hat zwar Platz für 33 Passagiere, aber nur eine Spannweite von 21,5 Metern!) Die Gleitzahl von 55 bis 60 des «Nimbus» ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal: Dieses Flugzeug kann in einer Höhe von 1000 Metern über Grund ohne Aufwand noch sehr weit fliegen, nämlich 55 bis 60 Kilometer!

Wisel erledigt den Papierkrieg, der für die spätere offizielle Anerkennung des Flugs notwendig ist. Wir verstauen unseren Proviant, montieren den Photoapparat und schieben den «Whisky Bravo» (das Flugzeug hat das Wettbewerbskennzeichen WB und die Immatrikulation HB-2160) an den Startplatz. Für mich das Tüpfelchen auf dem i: Wisel ist als Fluglehrer an Flüge auf dem hinteren Sitz gewohnt; ich darf vorne auf dem «Aussichtsplatz» einsteigen. Es kann losgehen.

Um 11 Uhr 10 heben wir ab. Die Schleppmaschine bringt uns in neun Minuten nördlich von Münster auf eine Höhe von 2400 Metern, bei der wir ausklinken. Nach geduldigem Kreisen in den noch schwachen Aufwinden zeigt der Höhenmesser schliesslich 2900 Meter an. Bei der Galmihornhütte kann ich mich im Vorbeiflug erstmals als Kamera-

mann bewähren: Der Flug muss für die offizielle Anerkennung mit einem Barogramm (Höhenschreiber) sowie Photos vom Startpunkt, den Wendeorten und dem Ziel belegt werden.

Wildwest-Rodeo in den Turbulenzen

Jetzt ist der Flug richtig lanciert. Wir nehmen Kurs auf das Unterwallis. Am Eggishorn ist es für die üblichen Textilliegerscharen mit ihren Deltas und Gleitschirmen noch zu früh. Der Luftraum ist fast leer. Via Bietschhorn, Goppenstein und Leukerbad erreichen wir um die Mittagszeit die Hochebene der *Pleine Morte* oberhalb von Montana. Ein Langläufer zieht seine einsamen Spuren durch den Schnee, der von verfrachtetem Saharasand rötlich gefärbt ist.

Die Wetterprognose stimmt nicht ganz. Der Südwind ist viel stärker als erwartet. Ab und zu schütteln uns Turbulenzen gehörig durch, Wisel vergleicht den Lufttanz mit einem Wildwest-Rodeo! Kreisen bewirkt kaum gute Höhengewinne, wir gleiten meistens im Hangwind den Kreten entlang. Es geht zügig vorwärts, vor uns glitzert bereits der Genfersee durch den Dunst. Beim Wendepunkt *Lac de Fully* steht die Uhr auf 12 Uhr 20. Wir fotografieren den kleinen Stausee nördlich von Martigny und drehen die Flugzeugnase wieder talaufwärts. Der Rückflug verläuft ohne Probleme, weil wir die heutigen Bedingungen auf diesem Abschnitt bereits kennen. Zwei Stunden nach dem Start gleiten wir schon wieder am Flugplatz von Münster vorbei. Wisel ist sehr zufrieden: Wir haben die ersten 190 Kilometer in Höhen von 2900 bis 3350 Metern und mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 115 Kilometern pro Stunde zurückgelegt.

Hoppla: Streik der Thermikschläuche?

Ob uns die Südostschweiz ebenso gnädig gesinnt ist? Wir überqueren die Furka, werfen einen Blick in Wisels Urner Heimat und lassen auch den Oberalppass hinter uns. Nördlich von Disentis «tanken» wir in der Thermik neue Höhe und diskutieren das «wie weiter». Unser nächstes Ziel ist das österreichische Landeck, das etwas östlich vom Arlbergpass liegt. Wisel entscheidet sich für die Route über das Engadin. Punkt 14 Uhr fliegen wir auf einer Höhe von 3500 Metern ab und visie-

Ein etwas delikates Thema

Eine Frage wird mir immer wieder gestellt: Was machst Du bei einem stundenlangen Flug, wenn Du «mal musst»? Das Problem scheint viele Leute brennend zu interessieren. Deshalb möchte ich die Frage vom Standpunkt des Praktikers aus beantworten.

Ein «gepflegtes» Verrichten der Notdurft ist nicht möglich. Einige Segelflugzeuge haben eine Einrichtung für «Abwässer», zum Beispiel ein Abflussrohr. Andernfalls nimmt man eine passende Flasche, solide Plastikbeutel (mit Vorteil nicht gelochte Gemüsesäcke), ein Inkontinenzsteck oder Pampers mit. Das Pro-

blem stellt sich meistens nicht, wenn man die Flüssigkeits- und Nahrungszufuhr vorher richtig einteilt. Das bedeutet, dass man kurz vor dem Start auf ein grosses Essen und einige Tassen Kaffee oder einen Halbliter Most besser verzichtet. Für den Flug selber habe ich im Laufe der Jahre mein persönliches Rezept gefunden: Wenn ich nicht stark schwitze, trinke ich unterwegs wenig, aber ich esse immer einige Äpfel.

Eines ist klar: Pilotinnen sind bei dieser Sache eindeutig benachteiligt. Das hat nichts mit Chauvinismus, sondern nur mit Anatomie zu tun.

ren Savognin an. Ein Bergzug nach dem anderen, Vals und sein Wasser («s'isch guat ...») gleiten unter uns vorbei. Zwanzig Minuten später sind wir über dem Stausee von Sufers an der San-Bernardino-Strasse. Wir haben 900 Meter Höhe «verheizt» und sollten wieder eine Etage höher steigen.

Hoppla, zum erstenmal am heutigen Tag funktionieren die Thermikschläuche nicht wie erwartet. Es geht abwärts. Ob Sufers wohl der Wortstamm für absaufen ist? Wie zum Hohn hören wir am Funk von Piloten aus dem Engadin Meldungen über sogenannte Wellen und Höhen von 6000 Metern! Solche Wellen werden durch starke Winde ausgelöst, zum Beispiel den Föhn. Es sind vertikale Luftströmungen, die bis weit über die Wolkengrenze hinauf steigen können. Das gleiche Phänomen kann man auch in den Vogesen oder im Jura erleben. Wir zwei allerdings sehen zurzeit bloss die Wellen des Stausees, und der Höhenmesser ist auf 2200 Meter abgetaucht ... Hinter mir brummt Wisel Ausdrücke, die ich nicht unbedingt zitieren möchte. Endlich ein Ruck: Wir haben wieder Anschluss! Wisel «kurbelt» konzentriert, und der Zeiger klettert langsam auf 3300 Meter hoch. Erleichtertes Aufatmen.

Um 15 Uhr liegt Savognin unter uns; zehn Minuten später fliegen wir über den Geröllhalden des Albula, grüssen rechts unten den Flugplatz von Samedan und folgen dann dem

Inn durchs Oberengadin bis nach Zernez.

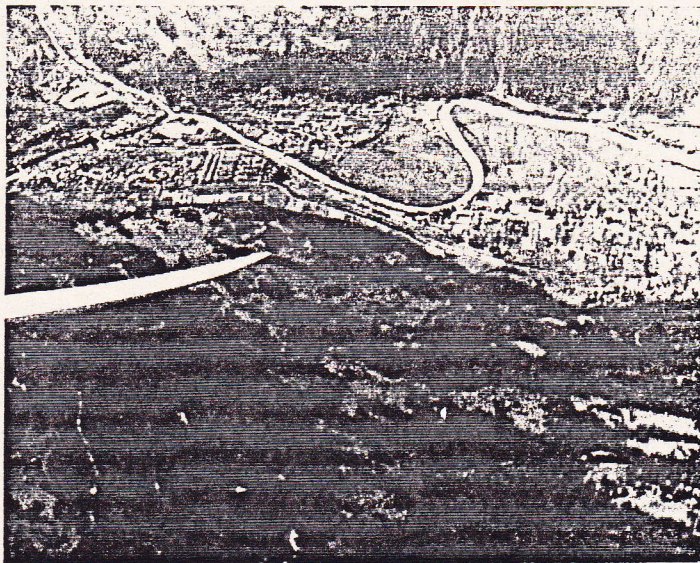
Ausschau nach gefiederten Kollegen

Am Piz Nuna, wo das Unterengadin und das Val Müstair beginnen, tanken wir erneut Höhe und biegen in den Nationalpark ein. Hier intensiviere ich die Luftraumbeobachtung. Doch die Bartgeier, die letztes Jahr ausgesetzt worden sind, suchen sich ihr Futter anderswo oder haben gerade Pause. Der Aero-Club der Schweiz und insbesondere die Segelflieger helfen aktiv mit, das Verhalten dieser Vögel zu dokumentieren, die nach ihrer Ausrottung bei uns wieder heimisch werden sollen.

Während ich nach den gefiederten Kollegen ausschau, hat Wisel uns der italienischen Grenze entlang bis an den *Lago di Resia* gebracht. Es beruhigt ungemein, dass er viel tiefer unter uns liegt als der Sufers-Stausee vor einer Stunde ... Wir gehen auf Nordkurs, steigen auf 3600 Meter und können nun unser östlichstes Ziel erkennen. Mit 180 Kilometern pro Stunde umrunden wir im Vorbeiflug den zweiten Wendepunkt, und genau um 16 Uhr 10 drücke ich auf den Auslöser: Landeck ist «im Kasten»!

Freudengeheul im Cockpit

Der ungewollte Aufenthalt im «Keller» von Sufers hat uns viel Zeit ge-



Wendepunkt Landeck, östlich des Arlbergs. Offizielle Wettbewerbs-Segelflüge werden nur anerkannt, wenn sie durch Photos belegt sind. Diese müssen genau den Vorschriften des Schweizerischen Aero-Clubs entsprechen.

kostet. Wir haben aber dennoch Vorsprung auf die Marschtabelle, die Landeck um spätestens 17 Uhr vorsieht. Ohne ein zweites «Sufers» müssten die 191 Kilometer zurück nach Münster eigentlich auch zu schaffen sein.

In Anbetracht des Südwindes nimmt Wisel nun eine andere Route, die sich bei Föhn bewährt hat. Mit Recht, denn eine halbe Stunde nach dem letzten «Kodak Point» sind wir wieder an der Schweizer Grenze, überfliegen bald darauf Klosters und etwa um 17 Uhr Davos. Es läuft, wir kommen schnell voran, und zwanzig Minuten später kreisen wir bereits über Flims. Im Gebiet der Skistation von *Crap Sogn Gion* und am Panixerpass schrauben wir uns nochmals auf 3500 Meter hinauf – Sufers hat uns vorsichtig gemacht. Kurz nach 18 Uhr passieren wir den Oberalppass, die Furka ist in Sicht. Jetzt kann und darf eigentlich nichts mehr schiefgehen. Und wirklich, um 18 Uhr 20 wird die Galmihornhütte erneut abgeleuchtet.

Geschafft! Das Freudengeheul in unserem Cockpit ist vermutlich bis ins Tal hinunter zu hören: Wir haben die Strecke von 573 Kilometern in sechs Stunden und fünfundsiebzig Minuten geflogen, das heisst mit einem Schnitt von 86 Kilometern pro Stunde. Wir sind uns einig, die immer noch guten Bedingungen für eine Erweiterung, sprich eine Verlängerung des Flugs zu nutzen.

Sonnendurchflutete Finsternis

Die Kollegen berichten am Funk, dass die Aletschgebiet-Welle immer noch wirksam ist, von der sie bereits am Morgen berichtet haben. Ergo verlassen wir Münster zum dritten Mal und suchen den «Einstieg» im Gebiet der Gipfel Eggishorn und Strahlhorn. Kein Glück, es will nicht. *Tant pis*, die Thermik ist un- vermindert gut und hebt uns bei Goppenstein auf 3500 Meter. Es ist 19 Uhr. Hier oben sehen wir deutlich, dass die angekündigte Gewitterfront aus Südwesten im Anmarsch ist. Es wird dunkler und dunkler; wir müssen «Gas» geben, wenn wir trocken nach Münster heimkommen wollen!

Eine Viertelstunde später und 150 Meter höher traversieren wir einmal mehr die *Pleine Morte*. Die Skifahrer haben schon Feierabend gemacht. Den Sanetschpass, unsere zweitletzte Destination, erreichen wir um halb acht. Die Sonne bricht exakt beim Wendepunktphoto durch die schwarzen Wolken und

sorgt für die notwendige Beleuchtung – hat Wisel einen direkten Draht nach «oben»? Wie dem auch sein mag, wir machen uns unverzüglich auf den Rückweg. Die Thermik ist noch immer erstklassig, bei Leukerbad steigen wir im Nu auf 3800 Meter. Gut so, denn es «fyschteret» mehr und mehr.

Um 20 Uhr sind wir am Eggishorn und nehmen mit einem Tempo von rund 200 Kilometern pro Stunde ein letztes Mal Kurs auf die Furka, die wir wenige Minuten später erreichen. Das Licht ist inzwischen sehr schwach geworden, deshalb schiessen wir sicherheitshalber auch von Grimsel, Rhonegletscher und Galenstock Photos, bevor wir um 20 Uhr 10 den Furkapass auf den Film bannen. Unser Flugplatz ist in Sicht, Wisel betätigt die Bremsklappen, und fünf Minuten später hat uns die gute Erde in Münster wieder. Nach 739 berausenden und aufregenden Flugkilometern.

Blitz und Donner nach der Landung

Typisch Wisel Bissig: Wir sind als erste gestartet und als letzte gelandet. Während wir die Beine strecken und das Flugzeug versorgen, kommt in mir langsam eine tiefe Freude hoch. Irgendwie kann ich es noch gar nicht «chopfen», ich muss dieses aussergewöhnliche Erlebnis zuerst verarbeiten. Wisels Können und das nötige Glück haben diesen exklusiven und exquisiten Flug möglich gemacht. Natürlich musste auch das Wetter stimmen. Wie gut es «passte», zeigt sich eine Stunde später. Es beginnt zu tröpfeln, und kurz darauf öffnet Petrus mit Blitz und Donner während vierundzwanzig Stunden seine Himmelschleusen. Soll er doch! Wir haben heute dank Sonnenenergie einen wunderschönen, unvergesslichen Alpenflug erlebt. Das kann uns niemand mehr nehmen.

Inzwischen ist der Flug über 739 Kilometer vom Aero-Club der Schweiz offiziell anerkannt und bestätigt worden. Natürlich war es einiges mehr, aber die gültige Distanz wird als Luftlinie zwischen den Start-, Wende- und Zielpunkten gemessen. Mit diesem Flug hat Wisel im schweizerischen Segelflugwettbewerb 1992 den Sieg in der Doppelsitzerklasse erobert. Bravo! Für mich war dieser 9. August ebenfalls etwas ganz Besonderes – ich habe an diesem Sonntag eine für mich neue Dimension des Segelfliegens erleben dürfen. Herzlichen Dank, Wisel!

Alfred Kormann

RAL-Münster 1992

Die AFG-Zürich organisierte das RAL in Münster vom 16. bis 22. August. Die 10 Teilnehmer, davon eine Frau, flogen in einer gemischten Klasse mit Index. Das Wetter war dem Wettbewerb gut gesinnt. Die Stimmung auf dem Flugplatz war vom ersten bis zum letzten Tag ausgezeichnet und gekennzeichnet durch die äusserst kompetente und doch lockere Führung durch die drei AFG-ler Olivier Liechti, Alfred Ueßtsch und Klaus Wyss. Parallel zum Wettbewerb fand der Breitenförderungskurs 1 statt. Die ASH-25 AM (Ave Maria) der AFG flog jeden Tag mit, und somit konnten die Wettbewerbsleiter die Qualität ihrer Ausschreibungen selbst beurteilen. Die Verhältnisse auf dem Flugplatz Münster sind ideal für solche Anlässe. Zu schwitzen gab jeweils am Morgen, das von Hand an den Start schieben der Segelflugzeuge, waren doch ca. 800 m Distanz mit 8 m Steigung zu überwinden. Meinem sportlichen Hilfsmann Markus Egger möchte ich an dieser Stelle nochmals ganz herzlich danken für seinen Einsatz.

Start- und Zielort war für alle Flüge die Galmihorn-Hütte 2100 m/M auf der nördlichen Talseite querab des Flugplatzes. Geschleppt wurden wir jeweils auf 2600 m/M, resp. 1300 m/Platz. Am eindrücklichsten waren die Schleppts hinter der Turbinen-Maule von Walter Steiger (Startleistung über 400 PS), die für einen solchen Schlepp lediglich 5 Minuten benötigte. Unsere KIV unter kundiger Führung von Märku Egger wirkte mit jeweils 13 bis 16 Minuten etwas weniger spritzig.

1. Aufgabe, Sonntag, 16.8.92: Galmihornhütte-San Bernardino/Südportal-Lac de Moiry-Galmihornhütte, 267 km.

Das Wetter war eher mässig, die Basis mit etwa 3000m/M im Wallis noch gut. Weiter östlich, zwischen Leventina und Mesolcina, lagen die Wolken auf den Kreten auf. Durch die geringe Flughöhe in dieser Gegend war ich gezwungen, bis südöstlich von Biasca zu fliegen, um überhaupt ins Calancatal und von dort nachher ins Misox zu gelangen. Nach einem langen Gleitflug fotografierte ich die erste Wende in ca. 1600m/M. Weil eine Ueberquerung der Kreten auf dem direkten Kurs unmöglich war, flog ich das ganze Misox am Westhang hinunter, vorbei an San Vittore, um den Claro an Lodrino vorbei (militärische Fahrschule mit Lastwagen auf der Piste), um am Südabhang des Matro endlich einen 1 m-Schlauch anzutreffen der mich auf 1700m/M brachte. Diese Höhe erlaubte es mir, den nächstgelegenen problemlosen Landeplatz Ambri anzusteuern. Nach langem Hangsegeln etwas über Voltenhöhe markierten mir plötzlich zwei Gleitschirme Steigen beim Dorf Quinto. Via östliche Talseite gelangte ich zum Ritomsee und erreichte 2500m/M. Von Nordwesten her hatte sich inzwischen eine hohe Wolkendecke über das Bedretto geschoben, und es war nicht mehr möglich, den Nufenen zu überfliegen. Die Landung erfolgte in Ambri zusammen mit drei weiteren Konkurrenten, einer davon war direkt von Münster nach Ambri geflogen. Drei weitere landeten in Lodrino.

3. Tagesrang.

2. Aufgabe, Montag, 17.8.92: Saxon Bahnhof-Grosser St. Bernhard Hospiz, 229 km, wegen Wetterverschlechterung wurde vor dem Start verkürzt auf Lac de Tseuzier-retour, 130 km.

Nach dem Klinken erwischte ich als einziger auf der Nordseite den idealen Schlauch, flog in etwa 3900m/M in eine Welle ein und konnte mit 4200m/M abfliegen. Mit dieser Höhe gelangte ich bis zur Gemmi, musste aber dann unter Kretenhöhe bis zur Bella Lui um dort wieder gutes Steigen zu finden. Nach der Foto am Stausee war der Schlauch an der Bella Lui immer noch sehr gut. Weiter östlich zwischen Leuk und Visp wurden die Verhältnisse zusehends schlechter, und ich teilte den Endanflug zu optimistisch ein. Dies ergab, dass ich unter der Galmihornhütte ankam und nach etwa 30 Minuten Hangsegeln auf der gleichen Höhe schon etwas den Mut verloren hatte. Ich beobachtete, wie auf der Südseite des Tales drei Segler nacheinander absoffen und landen gingen. Da ich nur etwa 10m Höhe gewonnen hatte, musste ich etwas unternehmen und wechselte trotz der gelandeten Segler auf die Südseite. Dort stieg ich im Schatten mit 1m/s auf 2300m/M, um dann die Foto zu holen.

4. Tagesrang, Gesamt: 1.

3. Aufgabe, Dienstag, 18.8.92: Gotthard/Hospiz-Gr. St. Bernhard/Hospiz, 266 km.

Nach der ersten Wende wählte ich die Südseite des Rhonetales: Nufenen-Blinnenhorn-Binn-Stalden. Die Thermik war anfänglich mässig, und meine Flughöhe wurde immer geringer, bis ich schliesslich mit wenig Reserve über die Kette südlich Gebidem schleichen konnte und dann bei Gspon oberhalb Stalden auf etwa 2500m/M am Hang Steigen fand. Nach etwa 400m Höhengewinn wechselte ich via Hannigalp nach Grächen und konnte dann mit 3100m/M ins Mattertal einfliegen. Am Rothorn östlich von Zermatt ging es bis auf 3500m/M und schliesslich am Südwest-Grat des Obergabelhornes auf 3900m/M. Mit dieser Höhe flog ich direkt an die zweite Wende Gr. St. Bernhard. Diverse Funkgespräche verleiteten andere auch zum Flug ins Mattertal, jedoch ohne Erfolg. Alle kehrten um und flogen dann nördlich der Rhone westwärts. Für den Rückflug wählte ich eine nördlichere Route:

nördlich Grand Combin, Grand Dixence, Bella Tola, Augstbordhorn. Dort gings nochmals an die Basis auf 3500m/M, Endanflug zur Galmihornhütte.

1. Tagesrang, Gesamt: 1. Rang.

4. Aufgabe, Mittwoch, 19.8.92: Megève/Flugplatz-Gornergrat/Bergstation, 300 km.

Am Hinweg nach Westen traf ich Hammerwetter an, Schnitt bis Chamonix ca. 110km/h. Von Chamonix bis zur 1. Wende blau, stabil, Gleitflug. Foto problemlos. Rückweg via Gros Béchar (westl. Ausläufer des Mont-Blanc). Wetter: unterdessen von Süden 8/8 Abdeckung ins Wallis einfliegend. Weitere Route: Col de la Forclaz, südlich Martigny, Verbier, überfliegen aller Täler südlich Rhonetal bis an den Illgraben. Inzwischen waren nur noch die Hänge nördlich der Rhone besonnt, also überflog ich das Rhonetal und traf bei den Satelliten-Antennen ob Leuk in 2000m/M ein. Natürlich ging mir die Geschichte von der Raclette-Inversion durch den Kopf, es ging aber mit 1,5m/s aufwärts und später etwas östlicher gar mit 2,5 m/s. Spätestens dort merkte ich, dass meine Route südlich der Rhone falsch war, ich hätte vom Col de la Forclaz via Grand Muveran, Sanetsch fliegen sollen. Trotz dem eingesehenen Fehler flog ich mit vollem Einsatz weiter und konnte am Bietschhorn auf 3900m/M steigen und mit dieser Höhe gegen das Mattertal abfliegen. Dieses präsentierte sich unterdessen rabenschwarz und südlich des Augstbordhornes traf ich starken Regen an. Auf der Tagesaufgabe war vermerkt, dass Stalden als Fotolandepunkt genommen werden kann. Inzwischen meldete die ASH Landehöhe in der Gegend von Visp, und ich entschloss mich zur Fotovache in Stalden. Nun flog ich gemütlich Richtung Goms, die Spannung war weg, ich war ja "gelandet". Nachdem ich bereits am Eggishorn vorbei war, weckte mich der Funk gründlich auf. Peter Jeger meldete Randa 3000m/M mit 1 m/s Steigen. Auf meine Anfrage bestätigte ein weiterer Konkurrent, er sei zwischen Stalden und Zermatt, ohne Regen, mit schwachem Steigen am Hang. Deshalb entschloss ich mich, es nochmals zu versuchen; also zurück von Fiesch ans Bietschhorn, in 3700m/M Abflug nach Süden, wieder Regen, Grächen 2900m/M kein Steigen, keine Geduld mehr, Uebungsabbruch, Endanflug nach Münster. Flugzeit an diesem Tag 6h02.

8. Tagesrang, Gesamt: 3.

5. Aufgabe, Donnerstag, 20.8.92: Pontresina/Bahnhof - retour, 254 km.

Bester Tag mit sehr guter Thermik. Das Gebiet zwischen dem Ritomsee und Marmorera-See war für mich Neuland. Vor dem Splügen-Pass geriet ich in ein starkes Lee und war dann etwas im Keller auf 2500m/M. Nach der Foto Bahnhof Pontresina problemloses Steigen am Schafberg und den zwei Schwestern bis auf 4000m/M, weiter ins Roseggal an den Tschierva, kurzer Wellenflug bis 4400m/M, Rückflug via Lago di Lei und Pizzo Tambo ans Rheinwaldhorn, via Olivone, Ritomsee und Nufenenpass zurück, Schnitt 98,5km/h.

2. Tagesrang (Peter Hochstrasser mit LS4 und 92,5km/h Schnitt Tagessieger), Gesamt: 2. (95 Punkte hinter Peter Jeger)

6. Aufgabe, Freitag, 21.8.92: Disentis/Bahnhof-Orsières/Kirche, 320 km.

Wir trafen wieder sehr gute Verhältnisse an; mein Schnitt Münster-Disentis-Münster ca. 105km/h. Route südliche Rhonetalseite. Bis kurz vor Verbier sehr gute Bedingungen, queren der grossen Täler immer mit Ankunft oberhalb Krete. Westlich von Verbier sah man starken Dunst, und die Luft im Umkreis von 10 km um Orsières war absolut tot. Ich flog am Wendepunkt vorbei weiter ins Val Ferret und fand schliesslich zerrissene 0,5m/s Steigen, das mit grösserer Höhe zunahm. Nach mühsamem Hochschrauben Abflug mit 2900m/M Richtung Orsières. Foto brauchte wegen Kamera links montiert einen Vollkreis, glückliches Erreichen der Krete westlich von Verbier (Pierre Avoi). Weiterflug auf der Südseite des Rhonetales mit immer weniger Operationshöhe und schliesslich wieder Talquerung zu den Satelliten-Antennen ob Leuk. Weiter östlich immer schlechtere Steigwerte und eine Suchaktion im Lötschentäl (Ostseite ob Goppenstein) kostete nur Zeit und brachte weder Höhe noch den insgeheim erhofften Weg über die Lötschenlücke. Wieder im Rhonetal erreichte ich kurz vor Visp mit 2800m/M die grösste Höhe und flog dann alles mitnehmend den Endanflug zur Galmihornhütte. Nach der Landung spannendes Warten auf Peter Jeger, der über 50 Minuten länger brauchte als ich. Ohne die genauen Zeiten und ohne Computer war es nicht möglich, das Endergebnis zu ermitteln. Warten bis zur Rangverkündigung um 20 Uhr 30.

Tagesrang 1 ex aequo mit Wädi Elmer, Gesamt: 1. Rang mit 3 Punkten Vorsprung auf P. Jeger.

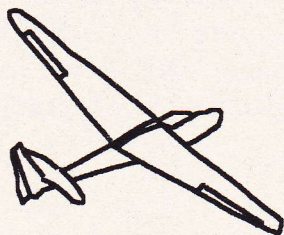
Ganz besonders gefreut hat mich ein Gratulationsschreiben unseres Obmannes Markus Wyman, herzlichen Dank!

Andreas Hirzel

Ziellandekonkurrenz 1993

Es kommt nicht schlecht, denke ich mir, doch- oh weh - jetzt setzt sie schon auf, die gute alte K8. Viele Begründungen kommen mir in den Sinn, am meisten jedoch tröstet mich, dass auch Mike in der Keller-Falle gelandet ist. Die Folge der missglückten Landung ist nun dieser Bericht !

Leider war Petrus der Ziellandekonkurrenz so schlecht gesinnt, dass man kaum glauben konnte, dass man in Schmerlat bei Schaffhausen auch fliegen konnte. Doch Chrigu, der optimistische Organisator liess sich nicht einschüchtern, ja er hatte sogar noch genug Energie in sich, um eine ganze Menge von AFG-lern aus der warmen Stube zu locken. Ein kräftiger Wind blies über den Randen. Das Schleppflugzeug zog willig die K8 durch die ziemlich turbulente Luft, während dessen am Boden wartende Piloten von vergangenen, wärmeren Zeiten schwärmten. Die Hände wurden nur aus den Hosentaschen genommen, wenn wieder einer zu lang gelandet war. (Nicht wegen mir!). In der gemütlich warmen Stube der gastfreundlichen Segelfluggruppe von Schaffhausen konnten wir uns wieder aufwärmen. Vom Tee und den Nussgipfeln blieb nichts übrig. Viel Kopfzerbrechen bereiteten die schwierigen Rechenaufgaben, die wir ohne SNAV lösen mussten.



Für den gemütlicheren Teil sorgte Cornelia. Alles war perfekt organisiert, niemand musste mit knurrendem Magen nach Hause gehen. Man liess sich verwöhnen: Spaghetti und vielen verschiedenen Saucen waren zur Auswahl. Ein tolles Dessertbuffet liess wieder einmal alle guten Vorsätze überFDH werden.

Gegen Ende des Abends kam es natürlich, trari trara, zur Rangverkündigung. Leider weiss ich die ganze Rangliste nicht mehr auswendig, ausser dem ersten und dem letzten Platz. Neben der eleganten Ziellandekonkurrenz-Siegetrophäe konnte Beat Müller auch noch ein schönes T-shirt, styled by Cornelia, nach Hause nehmen. Auch ich bekam ein T-shirt, auf dem ein von einem Bauer geborgenes, fern des Flugplatzes gelandetes Segelflugzeug dargestellt ist.

Für diese tolle Ziellandekonkurrenz haben die Organisatoren Chrigu und Cornelia sicher einen grossen Dank verdient.

Jürg



Rangliste Paul Oswald Cup 1992

		Distanz (km)	Anzahl	längster Flug	davon ASH
1. Rang	Jürg Keller*	2689	10	446	2
2. Rang	Olivier Liechti	2310	8	447	6
3. Rang	Michael Keller	1827	5	627	4
4. Rang	Urs Isler	751	3	409	0

Zu den Streckenflügen der Saison 1992: Das Wetter schien langen Streckenflügen nicht gerade günstig gesinnt zu sein. Von der Saison 1991 wurden 12 Flüge mit Distanzen über 500 km gemeldet, 1992 lediglich 1. Leider haben auch nur gerade vier Piloten ihre Flüge angemeldet. Gerne würde ich noch viel mehr Flüge auswerten, auch kurze Flüge.

Ich musste mich dieses Jahr mit dem Problem befassen, dass für Streckenflüge im Doppelsitzer der zweite Pilot als Zeuge angegeben wurde. Meiner Meinung nach wird damit die Beweispflicht für einen Flug erfüllt. Allerdings stellt sich für mich dann das Problem der Zeugenbefragung. Eine Lösung dafür ist ganz einfach: Jeder, der einen ASH-Flug durch einen Zeugen bestätigen will, muss einen Bericht des Fluges ins ASH-Buch schreiben und diesen vom Zeugen unterschreiben lassen. Die Regel sollte aber nach wie vor die für Einsitzer unumgängliche fotografische Dokumentation der Flüge bleiben.

Jürg

*durch Oli ausgewertet

Beim „Pilot's Error“ ist's zu spät

Der Mensch im Cockpit – ein Problem

Mangelhaftes Situationsmanagement, soziales Fehlverhalten im Cockpit, Übermüdung durch Überschreiten der Dienstzeiten und verkürzte Ruhezeiten, häuslicher Frust, dazu unbegründete Abweichung von Standardverfahren, Übersichtsverlust und Überschätzung der eigenen Fähigkeiten – 75 Prozent aller Flugunfälle, so lehrt die Luftfahrtgeschichte, sind auf fehlerhaftes Verhalten der Flugzeugführer zurückzuführen, zuweilen mit tödlichem Ausgang. Sind Piloten ihrer Aufgabe nicht gewachsen? Werden medizinische Erkenntnisse nicht genügend berücksichtigt? Oder gibt es Mängel in der Pilotenausbildung? „Der Faktor Mensch“, sagt Flugkapitän P. Koop, Chef der Flight Safety-Organisation der Swissair in Zürich, „stellt nicht nur ein Unfallverhütungspotential dar, sondern leider auch ein nicht zu unterschätzendes Unfallpotential und ist aus diesem Grunde neben Bordcomputern eine der größten Schwachstellen im System.“

Ruhig leitete die vierstrahlige DC-8 der Japan Airlines am 9. Februar 1982 ihren Anflug auf Tokio ein. Alles verlief normal, keine besonderen Vorkommnisse. Doch plötzlich, aus unerklärlichen Gründen, geriet das Flugzeug in einen unkontrollierten Zustand und stürzte wenige Augenblicke später ins Meer. Bei der Untersuchung des Unglücks stellte sich heraus, daß der Flugkapitän fehlerhaft gehandelt hatte. Er legte bei zwei Triebwerken den Umkehrschub ein und hatte damit die Maschine zum Absturz gebracht. Das Tragische an diesem Unfall: Der Flugkapitän war psychisch krank. Bereits 1976 wurde bei dem damals 36jährigen Piloten Schizophrenie diagnostiziert; nach einjähriger Pause war er wieder flugfähig geschrieben und im Liniendienst eingesetzt worden. Japanische Unfalluntersucher reihten diesen Absturz kurz und knapp in die rund 75 Prozent aller Flugunfälle umfassende Kategorie ein, die durch menschliches Versagen herbeigeführt wurden – im Klartext: „Pilot's Error“. Die Ursache für derartige Unfälle ist häufig die gleiche: Sie beruht zumeist auf flugmedizinischen, psychologischen wie auch kommunikativen Schwachstellen, das sagen jedenfalls gleichlautend Sicherheitsexperten wie auch Psychologen. Cockpitbesatzungen und Flugmediziner fordern deshalb seit Jahren zu recht eine intensivere Betreuung der Piloten.

Privater Frust

Eine interne Cockpitbefragung der Swissair hat bereits vor einigen Jahren gezeigt, daß sich bei einigen Piloten die Hoffnungen und Erwartungen, die sie in ihren Beruf setzten, nicht erfüllt haben. Sie sind unzufrieden, klagen über Motivationsverlust oder sind frustriert

und geraten so schließlich ins soziale Abseits. Zwar ist die Anzahl derart unzufriedener und resignierender Piloten klein – sie liegt bei etwa sieben Prozent –, „doch können sie die Arbeitsmoral im Cockpit negativ beeinflussen“, sagt Swissair-Flugkapitän Peter Baumann, Mitglied im Flugsicherheitsausschuß der Flight-Safety-Organisation.

Erst seit einigen Jahren haben erfahrene Flugkapitäne, Mediziner und Psychologen bei renommierten Fluggesellschaften wie etwa der Lufthansa und der Swissair aus der Erkenntnis, daß es mit der Pilotenaus- und -fortbildung allein nicht getan ist, Konsequenzen gezogen. Die menschlichen Probleme der Cockpitbesatzungen während des Flugeinsatzes, aber auch im privaten Bereich wurden dabei stärker in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt. Denn längst haben die Verantwortlichen begriffen, daß die Auswirkungen von privatem Streit, Krankheit, familiärem Frust oder beispielsweise der Unfall eines Kindes als Streßfaktoren im Cockpit „enorme Auswirkungen auf die Flugsicherheit und damit auf das Leben der Crew und der Passagiere haben können“.

Kummerkasten für Cockpitcrews

Vor diesem Hintergrund ist auch die seit Jahren bestehende Flight-Safety-Abteilung der Swissair gegründet worden, eine Einrichtung, die sich nicht nur auf Pilotengespräche im Zusammenhang mit Flugdatenauswertungen beschränkt, sondern vor allem auch eine unabhängige und vertrauliche Kontakt- und Ansprechstelle für Besatzungen ist. Die Piloten können dort zu jeder Zeit erscheinen und über ihre zwischenmenschlichen Probleme ebenso reden wie über Vorkommnisse in der Flugsicherheit, etwa wenn ein Kollege in letzter Zeit zu riskanten Manövern neigt – alles wird streng vertraulich behandelt, alles bleibt anonym.

„Doch wollen wir Gefährdungen einer sicheren Operation rechtzeitig begegnen“, so der Swissair-Psychologe Dr. Kurt Brändli von der Flight-Safety-Abteilung, „muß die Kommunikation mit unseren Besatzungen verbessert und durch entsprechende Beratung die Safety Awareness gefördert werden.“ Dabei sollten die Besatzungen auch für noch so geringe die Flugsicherheit gefährdende Einflüsse sensibilisiert werden, denn in wohl kaum einem anderen Beruf werde ein so hohes Maß an Einsatz und Verantwortung gefordert wie gerade in der Fliegerei.

Das aber gelingt nur, sagt der Psychologe, „wenn vor allem der Mensch als Gesamtpersönlichkeit angesprochen wird, mit allen seinen Emotionen, seinem Charakter und seinem Willen, aber auch seinen Stärken und Schwächen“.

Die meisten größeren Fluggesellschaften kümmern sich zwar um ihre Piloten auch über die rein technisch-fachliche Ausbildung hinaus, verbesserungswürdig ist deren Betreuung jedoch allemal. Noch vor 15 oder 20 Jahren wurde der Pilot vor allem zum „Einzelkämpfer“ trainiert, sagt Koop, der die Aufgabe des Fluges auch unter erschwerten Bedingungen zu meistern hatte. „Heute“, so Swissair-Psychologe Brändli, „brauchen wir geistig bewegliche, motivierte, zum selbständigen Denken und Handeln befähigte Mitarbeiter mit Verständnis für ihre Mitmenschen und mit Fähigkeiten zur Teamwork.“

So müssen die Swissair-Piloten einmal im Jahr einen Tag lang zu einer sogenannten „Sicherheitsimpfung“. Dabei wird gleich zu Anfang ein Videofilm gezeigt. Anschließend Diskussionen darüber wie auch über menschliche Aspekte, Cockpit-Ressource-Management-Probleme sowie eine zweieinhalbstündige „Impfung“ durch das Flight Safety Office und das Üben von Notverfahren runden das Training ab. Im kommenden Jahr sollen die Besatzungen sogar zwei Tage lang auf Sicherheit „geimpft“ werden – weltweit einmalig und auch für Swissair Neuland.

Alkohol als Risiko

Dennoch: Was ist zu tun, wenn ein Pilot oder Flugingenieur Probleme hat, wegen seiner gestörten psycho-sozialen Wechselbeziehung aber mit niemandem darüber sprechen will, dabei immer mehr ins soziale Abseits gerät und schließlich gar dem Alkohol verfällt? Vor allem der Alkohol ist kein unwesentlicher Faktor, der in der komplizierten Entstehungsdynamik von Flugunfällen eine große Rolle spielt. Nach Untersuchungen der Universitätsklinik von Michigan beeinflussen bereits schon Blutalkoholkonzentrationen von nur 0,03 bis 0,05 Prozent etwa die Verarbeitung von Funksignalen, die Beurteilung des Flugverkehrs oder die Sicherheit des Landeanfluges. Und bei einer Konzentration von 0,04 Prozent, heißt es weiter, würden die Piloten bereits doppelt soviel Fehler machen wie in völlig nüchternem Zustand.

„Piloten mit akuten Alkoholproblemen oder auch solche, die in einer Form zum Medikamentenmißbrauch neigen,

die die Flugsicherheit gefährden könnten, gibt es bei uns nicht“, betont Psychologe Brändli. Sie würden vorher durch ein engmaschiges Sicherheitsnetz aufgefangen werden, spätestens jedoch im Simulator auffallen. Gerade der Simulator zeige als erstes Leistungseinbrüche bei psychisch angeschlagenen Piloten. Nicht zögern würde das Safety-Team allerdings, einem Piloten oder Flugingenieur mit Alkoholproblemen – der nach früheren Dienstvorschriften wahrscheinlich entlassen worden wäre – eine mehrmonatige Behandlung seiner Krankheit in einer speziellen Klinik zu offerieren und durch eine medizinisch-psychologische Therapie wieder flugtauglich zu machen.

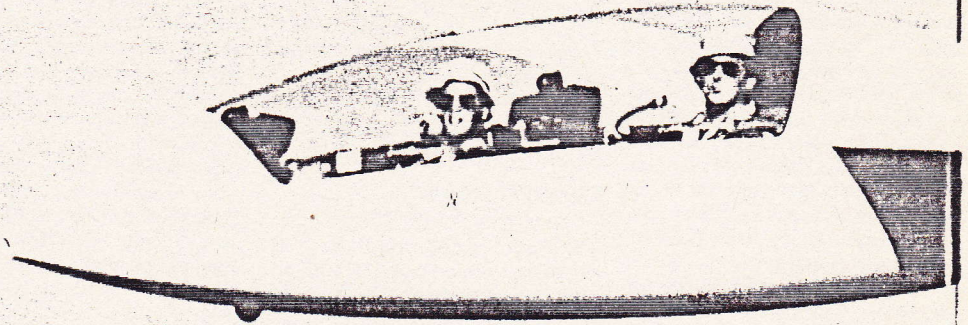
Eigendiagnose eingeplant

Hat der Pilot geringere Beschwerden, so kann er ohne Angabe von Gründen zwei Tage dem Dienst fernbleiben und sieben Tage mit einer „Eigendiagnose“ fehlen. Und da keine Kränkeldien oder durch persönlichen Streß angegriffene Piloten gegen ihren Willen fliegen müssen, werden auch für solche Fälle Reservebesatzungen vorgehalten.

Damit scheint die Swissair in der fürsorglichen Betreuung ihrer Piloten weltweit führend. Bei kleineren Fluggesellschaften indes, wo der menschliche Streß wesentlich größer sein kann, gibt es eine solche Fürsorge zumeist wohl nicht.

Mit den Flight-Safety-Teams sind die Handlungsspielräume wenigstens bei einigen Fluggesellschaften größer geworden, als sie es noch vor einigen Jahren waren. Die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Dienststellen klappt meistens reibungslos, ihr Einfluß ist groß, und sie können ohne Rücksicht auf hierarchische Stufen bis hinauf in die Geschäftsleitung agieren. Wo immer Cockpitbesatzungen Probleme haben, ob am Arbeitsplatz oder in der Privatsphäre, können die Crews auf Unterstützung zählen: „Menschliches Fehlverhalten“, sagt Brändli, „läßt sich nur verhindern, wenn wir den Hebel nicht erst beim „Pilot's Error“ ansetzen, sondern bereits viel früher bei den verborgenen Ursachen.“ Dazu gehören vor allem Streßmanagement-Kurse und Human Factors Training ebenso wie eine intensive Früherkennung und Behandlung psychischer Störungen. Denn nur Fluggesellschaften, die sich auf die Konfrontation mit den emotionalen Problemen ihrer Piloten einlassen und sie nicht physisch überfordern, vermögen die Weichen in der Flugsicherheit richtig zu stellen.

Peter Bunge



So gar nicht ins Bild vom schönen und beschönigenden Festvortrag paßte Bruno Gantenbrinks Beitrag während des Festaktes zum 51. Deutschen Segelfliegertag in Gersfeld. Sein Thema „Sicherheit im Segelflug“ hatte er nicht von der beschwichtigenden, statistischen Seite angepackt. Der Segelflugweltmeister von 1989 und mehrfache Deutsche Meister hat das Publikum vielmehr mit einer „Schocktherapie“ zum Nachdenken gezwungen. Und der Vortrag hat gewirkt. Viele Segelflieger und insbesondere hartgesottene Wettbewerbspiloten stellten erschrocken fest, wie gering das Sicherheitsbewußtsein im Segelflug tatsächlich ausgebildet ist, wie oberflächlich manches gehandhabt wird. Dabei steht und fällt die Sicherheit mit dem wachen Bewußtsein über die möglichen Risiken und Gefahren. Der Kreis des Segelfliegertages war jedenfalls zu klein für dieses Referat. Es wird deshalb hier wiedergegeben.

Mein Vortrag ist als Festvortrag angekündigt. Was erwartet man von einem Festvortrag? Etwas Erfreuliches, Erbauliches, jedenfalls etwas Positives. Zumindest nichts, was das Bild stört. Nun, in diesem Sinne ist mein Vortrag kein Festvortrag. Was kann man schon Erfreuliches oder Festliches zum Thema Sicherheit sagen? Bei meinem Vortrag nehme ich bewußt in Kauf, daß ich euch erschrecke, provoziere, mindestens nachdenklich mache. Jede dieser Reaktionen ist beabsichtigt. Ich werde auch keine Rücksicht darauf nehmen, ob das, was ich sage, eine positive oder negative Schlagzeile in der Presse macht. Und wenn im nachhinein jemand zu mir kommt und sagt, mußt du unbedingt unser Nest beschmutzen, wo Presse im Saal war, wo fremde Leute zuhörten, so wird mich dieser Vorwurf nicht treffen. Wenn man alles das, was im Segelflug wichtig und wissenschaftlich ist, in einem

großen Werk zusammenfassen wollte, so müßte das meiner Ansicht nach in vier große Kapitel gegliedert sein. Ein erstes Kapitel könnte von der Freiheit des Segelfluges handeln. Hier würden wir natürlich die Schönheit und Majestätik des Segelfluges beschreiben. Wir würden hier aber auch die Probleme und Faktoren behandeln müssen, die unsere Freiheit gefährden – den Luftraum und die Probleme, die wir damit haben, die steigende Zahl sinnloser Vorschriften, die uns die Zulassung von Geräten und Piloten und Fluggeländen immer schwieriger machen. Auch unseren Umgang mit unserer Umwelt müßten wir in diesem Kapitel definieren. Für ein weiteres Kapitel könnte die Überschrift lauten: Die Möglichkeit zum Segelfliegen. Wir hätten dann all die Organisationsfragen zu lösen, die uns in letzter Zeit wirklich bewegt haben. Strukturfragen: Wie organisieren wir uns im großen und im kleinen, wie

Safety Comes First

Bruno Gantenbrink: Sicherheit im Segelflug

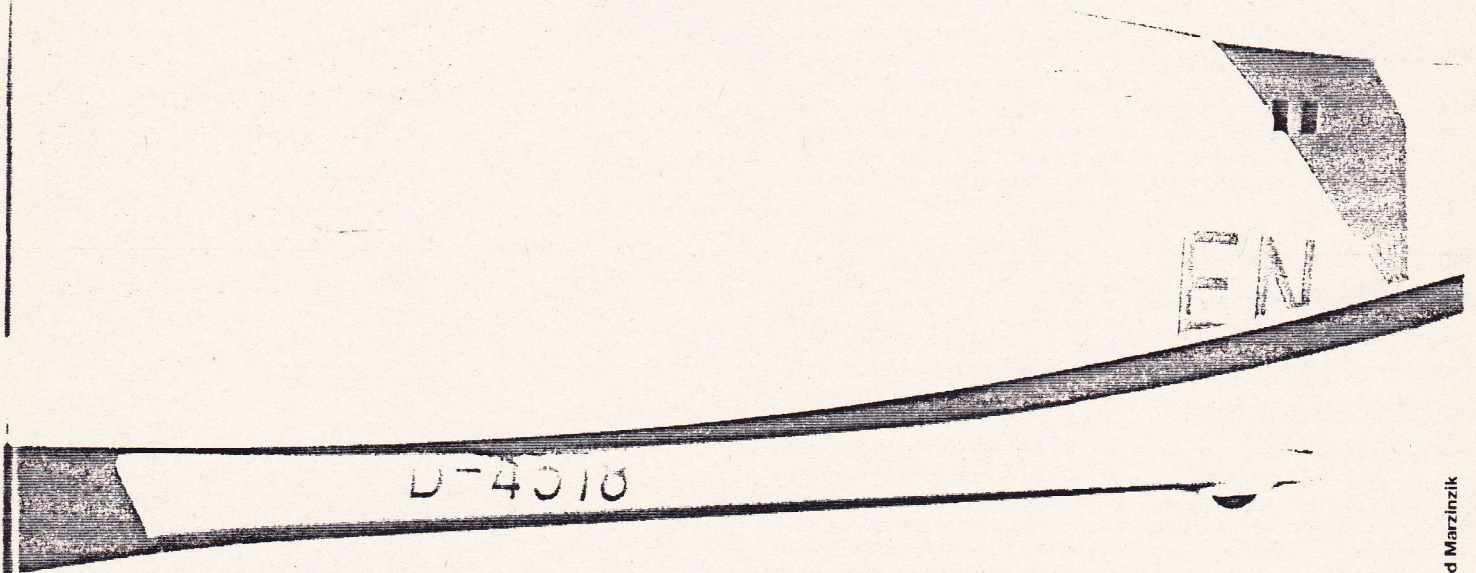


Foto: Gerhard Marzinzik

wird die Ausbildung organisiert, wie sehen unsere Prüf- und Zulassungsvorschriften aus? In diesem Kapitel müßte man natürlich auch über die Kosten und deren Finanzierung sprechen, denn zum guten Schluß müssen wir uns unseren Sport auch leisten können.

Ein drittes Kapitel würde über die notwendigen Fähigkeiten, segelzufliegen, handeln. Man würde darin all die Kenntnisse vermitteln, die wir brauchen, um unseren Sport auszuüben. Die Theorie, die Aerodynamik, die Meteorologie, Segelflugtheorie, Flugtechnik und vieles andere mehr.

Diese ersten drei Kapitel nehmen allein schon einen Zeitanteil von mehr als 95 Prozent unserer Aufmerksamkeit, erst recht unserer Aktivitäten in Anspruch. Mindestens ist es das, was ich aus meiner Erfahrung kenne, auch wenn ich einmal an die Vortragsprogramme von Segelfliegertagen in den letzten Jahren zurückdenke.

Für das vierte Kapitel bleibt wenig Zeit und Aufmerksamkeit übrig. Und dieses Kapitel müßte davon handeln, wie man unseren Sport überlebt. Es müßte mit Flugsicherheit überschrieben sein.

Nach meinem Gefühl und meinem Verständnis müßten diese vier Kapitel ungefähr gleichgewichtet sein. Die Gleichgewichtung ist aber nicht gegeben. Allein die Nachlässigkeit also, mit der wir das Kapitel Flugsicherheit in unserem Alltag behandeln, führt mich zu der Hypothese, daß wir mit der Flugsicherheit ein Problem haben.

Der eine oder andere mag jetzt denken: Er übertreibt. Er übt sich in Schwarzmalerei. Und das ist ja auch verständlich, denn er möchte aus seinem Thema etwas machen. Also bläst er es auf, um es wichtig zu machen.

Wir wissen doch alle, es gibt nichts auf der Welt, was völlig ungefährlich ist. Auch Segelfliegen ist nicht völlig ungefährlich. Aber eins wissen wir doch

auch: Das Gefährlichste am Segelfliegen ist bekanntermaßen die Fahrt zum Flugplatz.

Jeder hat diesen Satz schon benutzt, oder man hat ihn zumindest schon gehört. Ich weiß noch genau, wie ich ihn zum erstenmal gehört habe, als ich als 14jähriger Junge von meinem Vater auf dem Flugplatz abgeliefert wurde. Und der erkundigte sich natürlich besorgt nach möglichen Gefahren für seinen Filius und bekam diesen Satz in meinem Beisein vom Fluglehrer zu hören.

Wenn die Aussage stimmt, und sei es auch nur ungefähr, dann hätten wir mit Flugsicherheit überhaupt kein Problem, dann wäre das Thema eine Quantité négligeable. Ich könnte den Vortrag hier abbrechen, und wir könnten uns anderen Dingen widmen. Es lohnt sich also, einmal genauer hinzusehen, ob dieser Satz wirklich so stimmt.

Ich möchte dies, die Untersuchung der Wahrhaftigkeit dieses Satzes, auf eine subtile, man mag sogar denken makabre Weise vornehmen. Aber der Zweck heiligt in diesem Moment die Mittel. Ich verzichte darauf, eine dieser relativierenden Statistiken zu benutzen, die das Luftfahrt-Bundesamt herausgibt. In denen von Unfällen pro 1000 Starts oder Toten pro 1000 Flugstunden die Rede ist. Solche Statistiken sagen nicht viel. Sie drücken nicht aus, was viel und was wenig ist. Wieviele Tote pro 100000 Starts sind viel und wieviele sind wenig? Wieviele sind akzeptabel? Solche relativierenden Zahlen fahren nicht unter die Haut. Man kann damit niemanden erreichen. Ich möchte diesen Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, an meiner ganz persönlichen Statistik messen. Dazu habe ich drei Listen geführt. Ich habe in die Liste eins die Namen der Kameraden geschrieben, die ich im Luftsport verloren

habe. In einer zweiten Liste habe ich die Namen derjenigen Kameraden vermerkt, die ich auf dem Weg zum Flugplatz – unterwegs mit dem Auto oder dem Fahrrad – verloren habe. Und um den Überblick komplett zu machen, habe ich eine Liste drei geführt, in die ich die Namen von Segelfliegern aufgenommen habe, die ich überhaupt im Straßenverkehr verloren habe.

Nun, um es kurz zu machen: Liste eins enthält ungefähr 30 Namen. Ich will nur einige der prominentesten hier anführen, weil ich glaube, daß sie allgemein bekannt sind. Viele Namen, von denen ich glaube, daß sie die meisten nicht kennen, will ich für mich behalten. Aus Deutschland waren das in den letzten Jahren: Helmut Reichmann, Ernst Gernot Peter, Hans Glöckl, Georg Eckle, Horst und dann auch noch tragischerweise einige Jahre später seine Frau Marlis Kall. Aus Österreich Rudi Göbel, Alf Schubert. Aus Belgien Professor Sander. Aus Frankreich Sidot und Daniel Quemere, Cheffluglehrer von St. Auban. Aus den Niederlanden Kees Musters. Aus Südafrika Heini Heiriss. Wie gesagt, das sind nur einige der prominenteren Namen.

„Der Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, ist das Dummste und Ignoranteste, was mir in unserem Sport untergekommen ist.“

Nun zur Liste zwei. Für diese Liste gibt es absolut keine Meldungen. Auf dem Weg zum Flugplatz habe ich überhaupt keinen Freund verloren. Und ich war auch einigermaßen überrascht, daß die Liste drei mit Segelfliegern, die ich im Straßenverkehr verloren habe, für mich jedenfalls keine Einträge hatte.

Wenn man sich darüber hinaus vor Augen führt, daß wir in den letzten 20 Jahren mit Harro Wödl, den ich noch dazu nehme, auch wenn ich ihn nicht persönlich kennengelernt habe, drei Weltmeister verloren haben – wir hatten aber nur ungefähr 30 – und in den letzten zehn Jahren drei ehemalige Deutsche Meister – wir hatten weniger als 30 –, so kann es einem schon einen Schauer über den Rücken jagen. Mit zirka 10 Prozent Chance ist man selber dabei.

Meine persönliche Statistik führt mich zu der Erkenntnis, daß Segelfliegen mindestens um den Faktor 30 gefährlicher ist als Autofahren. Denn jeder Segelflieger hat ja auch einen Führerschein. Und es ist wahrscheinlich um den Faktor 1000 gefährlicher als die Fahrt zum Flugplatz. Dabei sollte ich zugeben, daß es Unterschiede geben mag und sogar gibt. Daß der Segelflug im Bereich Ausbildung relativ ungefährlicher ist. In der Ausbildung pas-

siert meiner Kenntnis nach am wenigsten. Und daß Überlandfliegen wahrscheinlich gefährlicher ist als die Ausbildung. Und daß Wettbewerbsfliegen dann vielleicht noch gefährlicher ist als das Überlandfliegen. Aber selbst wenn ich das einräume, so relativiert das bestenfalls den Sachverhalt, insbesondere da die Ausbildung für alle nur eine Durchgangsstation ist und danach immer mehr Segelflieger zum Überlandfliegen und Wettbewerbsfliegen drängen.

Nach allem was ich vom Segelfliegen kenne, was ich davon verstehe, glaube ich, daß der Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, das Dummste und Ignoranteste ist, was mir in unserem Sport untergekommen ist. Man könnte sagen, daß diejenigen, die den Satz kritisch glauben und benutzen, vielleicht nur dumm sind. Diejenigen aber, die es besser wissen und die ihn nur deshalb benutzen, weil sie die Öffentlichkeit beschwichtigen wollen oder weil ihnen der Gebrauch dieses Satzes eine positive Meldung in der Presse verschafft, die handeln unverantwortlich. Das Gegenteil ist nämlich richtig.

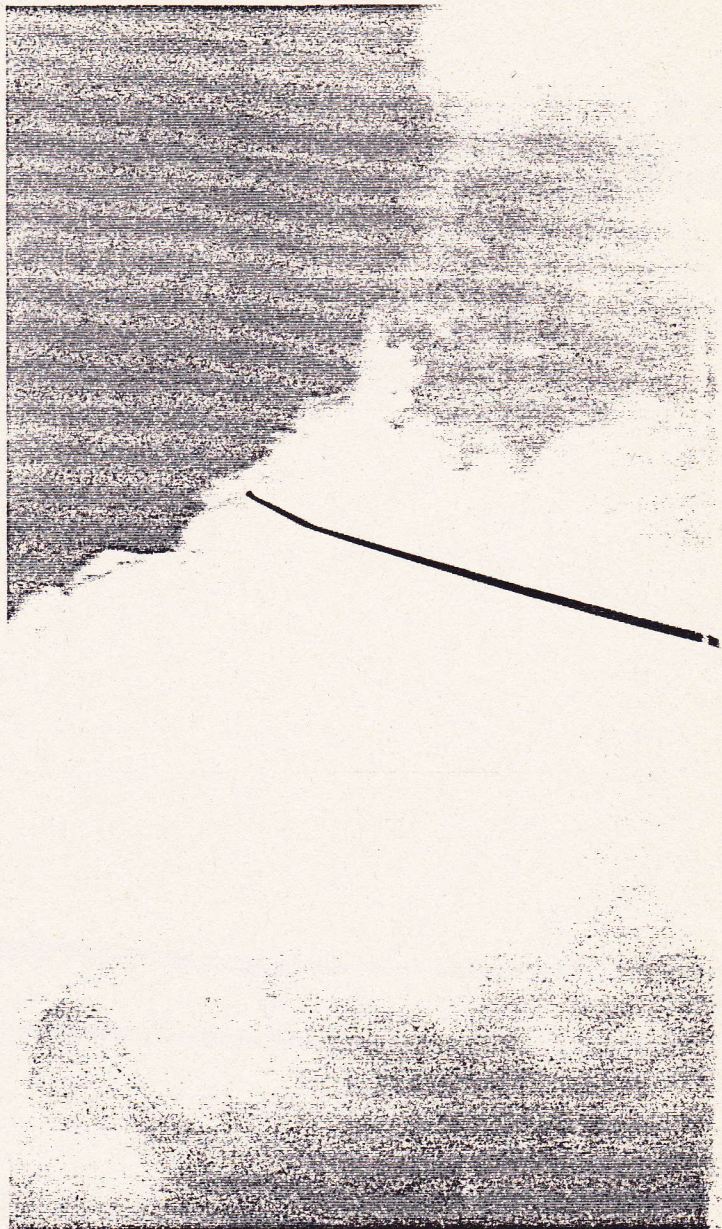
In der drastischen Diktion meiner Kinder würde ich sagen: Segelfliegen ist saugefährlich!

Es ist gefährlicher als alles andere, was ich sonst in meinem Leben tue oder kenne. Warum ich nicht aufhöre? Eine gute Frage. Ich höre nicht auf, weil es mir mehr Spaß macht und mehr Freude bereitet als alles andere, was ich mir als Alternative dazu vorstellen könnte.

Ausschlaggebend ist aber ein zweiter Grund, und der ist der entscheidendere, und deshalb halte ich auch diesen Vortrag: Ich glaube, daß Segelfliegen nicht naturgesetzlich so gefährlich ist, wie es ist. Es könnte wesentlich ungefährlicher sein, wenn wir uns der Gefahren stärker bewußt wären, und wenn wir uns dann auch entsprechend verhalten würden. Was wir leider nicht tun.

Ich für meinen Teil bin mir sehr bewußt, wie gefährlich Segelfliegen ist, und ich bemühe mich, mich entsprechend zu verhalten. Ich habe deswegen die Hoffnung, daß ich als Individuum die Statistik schlagen kann. Wenn ich diese Hoffnung nicht hätte, wenn für mich Segelfliegen so gefährlich wäre, wie es dem statistischen Durchschnitt nach tatsächlich ist, würde ich sofort aufhören.

Fast alle Freunde, die ich beim Segelfliegen verloren habe, sind wegen human errors, wegen Pilotenfehler umgekommen. Es waren teilweise lächerliche Kleinigkeiten, Nachlässigkeiten simpelster Art mit fatalen Folgen. Sie sind deswegen tot, weil für sie im entscheidenden Moment andere Dinge wichtiger waren als Flugsicherheit. Wenn Segelfliegen weniger gefährlich werden soll, als es tatsächlich ist, dann reicht nicht die eine oder andere Maß-



nahme. Es muß sich die grundsätzliche Einstellung ändern. Und die grundsätzliche Einstellung kann sich überhaupt nur ändern, wenn wir die Gefahr, in die wir uns fast täglich begeben, realistisch einschätzen. Und deshalb habe ich mich soeben in so drastischer Weise gegen den gedankenlosen Gebrauch und die Weiterverbreitung des Satzes gewandt, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz.

„In der drastischen Diktion meiner Kinder würde ich sagen: Segelfliegen ist saugefährlich!“

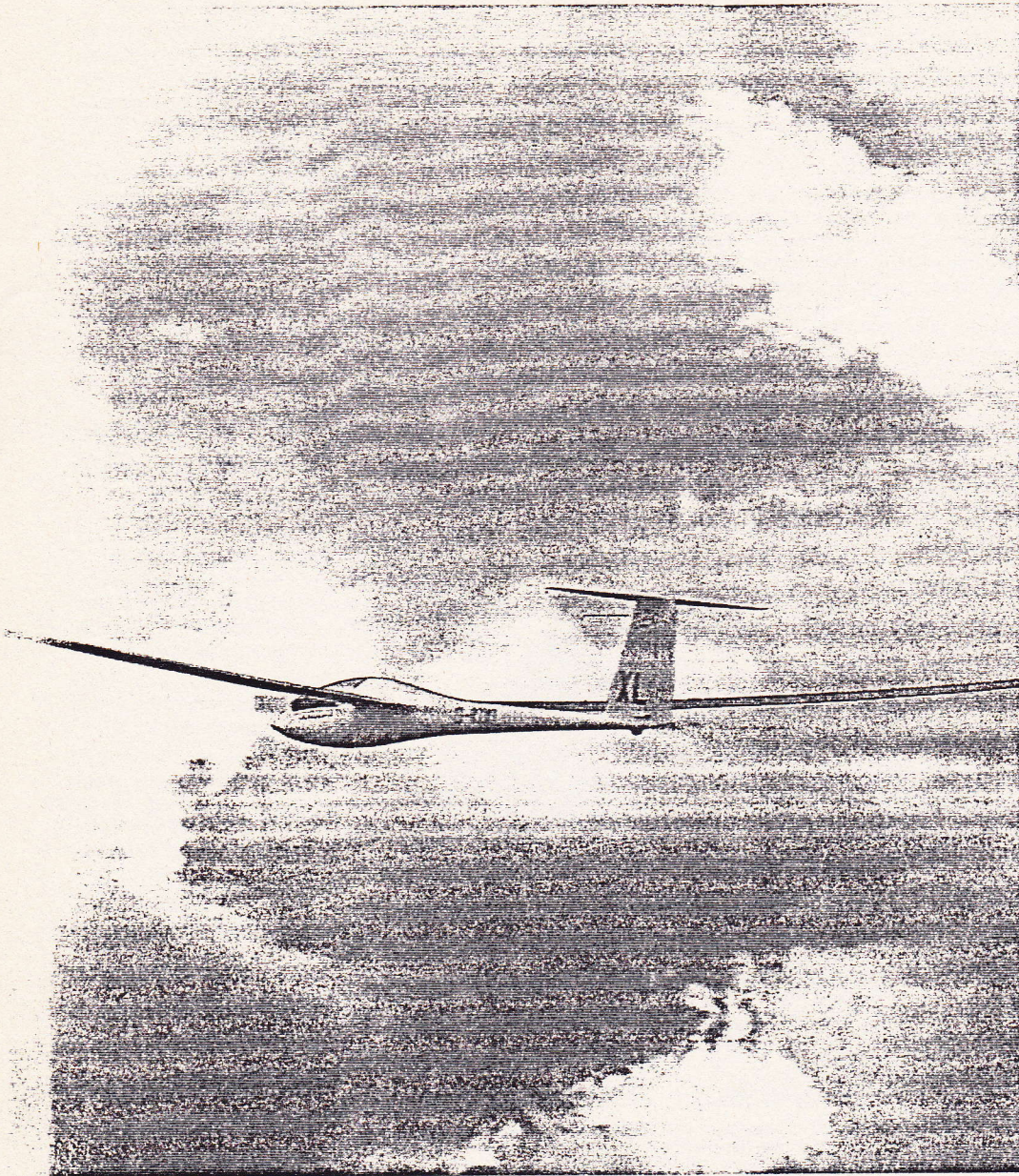
Jemand der mit diesem Satz das Segelfliegen beginnt, von dem kann man wahrscheinlich nie wieder im Leben erwarten können, daß er die Gefahr

begreift, in die er sich begibt. Denn wenn er an diesen Satz glaubt, braucht er sich keine Gedanken zu machen.

Und Sorglosigkeit ist der Tod jedes Sicherheitsbewußtseins. Die allgemeine Haltung, die vielmehr häufig anzutreffen ist, ist die Beschwichtigungs-, die Verdrängungshaltung. Im Unterbewußtsein spürt man zwar, daß da was vorhanden ist, aber man möchte nicht darüber reden, daß es gefährlich ist.

Warum ist die realistische Einschätzung des Risikos so wichtig? Weil davon unsere Strategie abhängt, wie wir mit der Gefahr umgehen.

Es gibt nichts ohne Risiko, das wissen wir. Selbst wenn wir am Morgen nicht aufstehen, sondern im Bett liegen bleiben, könnten wir uns ein Szenario ausdenken, bei dem uns etwas Schlimmes widerfährt. Aber wir würden uns deswegen wohl keine Sorgen machen. Es gibt zwei ganz unterschiedliche Ar-



ten von Gefahren. Das eine sind die typischen Alltagsgefahren, und als zweites die wirklich gefährlichen Dinge. Mit diesen beiden Gruppen von Gefahren gehen die Menschen ganz unterschiedlich um.

Das ist die Gruppe der Alltagsgefahren, im Haushalt, bei Sport und Spiel. Zum Beispiel: Jeder von uns weiß, daß in der Bundesrepublik eine bestimmte Anzahl von Menschen von umstürzenden Bäumen erschlagen wird. Und trotzdem spaziert man durch den Wald ohne Angst, von einem Baum erschlagen zu werden. Bei Alltagsgefahren sind keine besonderen Vorkehrungen notwendig. Man kann hier auf das Glück vertrauen, daß nichts passieren wird, denn diese Gefahren sind ja ganz extrem selten. Es ist unglaublich extrem selten, daß jemand von einem umstürzenden Baum erschlagen wird. Auf der anderen Seite gibt es die wirklich gefährlichen Dinge. Bei den wirk-

lich gefährlichen Dingen sind besondere Vorkehrungen erforderlich. Die Strategie kann nicht darin bestehen, daß man einfach darauf vertraut, daß es nicht einen selbst, sondern jemand anderen trifft. Die Strategie muß darin bestehen, die Gefahren von vornherein zu vermeiden, oder weil das zu 100 Prozent gar nicht geht, sie möglichst klein und damit vertretbar zu halten.

Notwendig ist das, weil diese Gefahren eben nicht unwahrscheinlich selten sind, sondern relativ wahrscheinlich. Und die Gefahr, beim Segelfliegen zu verunglücken, deshalb habe ich die makabre Statistik eben bewußt angeführt, ist unakzeptabel hoch. Segelfliegen ist eben keine dieser vernachlässigbaren typischen Alltagsgefahren. Besondere Maßnahmen, unseren Sport zu überleben, wären erforderlich.

Offt habe ich den Eindruck, daß das Segelfliegen zu den unvermeidbaren

Über die Schönheit des Segelfliegens geraten allzu gerne die damit verbundenen Risiken in Vergessenheit. Nur mit einem wachen Gefahrenbewußtsein aber läßt sich der „Kater“ vermeiden

Foto: Gerhard Marzinzik

Alltagsgefahren gezählt wird. Und der idiotische Satz, daß Segelfliegen nicht so gefährlich wäre wie die Fahrt zum Flugplatz, macht das deutlich. Unser Gefahrenbewußtsein ist unterentwickelt. Wir sind nicht besorgt, daß ausgerechnet uns etwas passieren könnte, anderen vielleicht, aber nicht ausgerechnet uns. Für die Sicherheit, da haben wir unsere Experten, unsere Flugsicherheitsinspektoren. Die machen das schon. Bei denen ist das Thema gut aufgehoben. Wir selbst können uns statt dessen den anderen Aspekten des Segelfliegens widmen.

Das, was uns die Sicherheitsinspektoren vermitteln, können bestenfalls zusätzliche Erkenntnisse, Ratschläge sein. Umsetzen müssen wir das selber. Wir müssen uns vielmehr selbst aktiv um das Thema kümmern. Daß dies hier kein Gerede ist, daß unser Sicherheitsbewußtsein tatsächlich unterentwickelt ist, das will ich an nur zwei Beispielen illustrieren. Beispiel eins: Ich erinnere an die Deutschen Segelflugmeisterschaften 1990 in Bückeberg. Wir hatten unterschiedliche Startverfahren. Die Offene Klasse flog mit Fototime und unbegrenzter

„Unser Gefahrenbewußtsein ist unterentwickelt. Wir sind nicht besorgt, daß ausgerechnet uns etwas passieren könnte, anderen vielleicht, aber nicht ausgerechnet uns.“

Höhenfreigabe ab, die anderen hatten eine Startlinie, die in der Regel bei 1000 m in der Höhe begrenzt war. An einem heißen Tag ging es am nahen Wiehengebirge deutlich über die Inversion hinauf, bis auf über 2000 m. Da lag auch der Abflugpunkt der Offenen Klasse, die verständlicherweise so hoch wie möglich abfliegen wollte. Das war schon gefährlich genug. Denn da kreisten 35 Offene-Klasse-Flugzeuge in einem Bart, der so richtig in die Inversion pfefferte, deutlich höher als alle anderen. Und wer weiß, was im letzten, oberen Teil der Blauthermik passiert, wenn die Thermik an den Deckel stößt, der wird mich verstehen. Denn da kann es passieren, daß man dort, wo man gerade noch Steigen hatte, schon im nächsten Kreis Sinken hat. Die Luft ist dort extrem verwirbelt. Der letzte Teil ist also besonders ungemütlich, weil sich dort die Flugzeuge höhenmäßig heftig gegeneinander verschieben.

Daß sich nun 35 Offene-Klasse-Flugzeuge in diesem letzten Teil aufhielten, war vom Abflugverfahren her verständlich. Sie hatten einen Nutzen davon. Doch was die 80 Standard- und Rennklasseflugzeuge freiwillig da oben taten, das wird mir ewig unbegreiflich bleiben. Denn das einzige, was die da oben taten, war zu warten, daß 1000 m tiefer ihre Abfluglinie geöffnet wurde. Und als die offen war, zogen sie ihre Bremsklappen und stürzten mit 200 km/h 1000 m tiefer runter.

Die Tatsache, daß die Piloten zuvor dort oben mit letztem Einsatz die letzten 50 m erkurbeln wollten, kann nur bedeuten, daß etwas mit ihrer Einstellung nicht stimmt. Und es waren fast alle dabei. Es könnte schon deshalb etwas mit ihnen nicht stimmen, weil sie überhaupt keine Vorteile davon hatten

und sich völlig unnützlich in eine Gefahr begaben. Denn das Kreisen in solch großen Pulks, das sollte man doch soweit möglich vermeiden. Vor dem Beginn des Wettbewerbsfluges ist das in aller Regel ohne Inkaufnahme von Nachteilen möglich. Da sollte man sein Pulver doch trocken halten für die Zeit, in der es wirklich um etwas geht. Die Standard- und Rennklasseflieger, die da so verbissen um die letzten Meter kurbelten, hatten dadurch nicht nur keinen Nutzen, sie handelten sich sogar dicke Nachteile ein. Sie brauchten später einen relativ langen Sturzgleitflug, um zur Abfluglinie herunterzukommen. Klüger wäre es doch gewesen, sich dicht neben die Startlinie zu setzen, damit man jederzeit abfliegen kann und seine Konkurrenten im Blick hat. Das war doch aus der Position in 2300 m gar nicht gegeben. Die Piloten der 15-m-Klassen haben mithin nicht nur etwas getan, was der Sicherheit abträglich war, sie haben auch noch Nachteile für sich in Kauf genommen.

Das nenne ich mangelndes Sicherheitsbewußtsein, sie hatten überhaupt nicht nachgedacht.

Man kann natürlich sagen, beim Pulkfliegen passiert nicht viel. Das wundert mich eigentlich auch immer wieder, daß da nichts oder so wenig passiert.

Das ist ganz erstaunlich. Je größer die Pulks, desto weniger passiert. Vielleicht ist dies auch so, weil alle soviel Angst haben und gut aufpassen. Aber eins kann man auch sagen, förderlich für die Sicherheit ist es bestimmt auch nicht. Also sinnvoller wäre es gewesen, wenn sie in 1400 bis 1500 m im Aufwind gekreist hätten, sich ein bißchen verteilt hätten, jedenfalls nicht bis ganz nach oben gegangen wären.

Ein zweites Beispiel. Es kommt immer wieder vor, und es ist offensichtlich nicht auszurotten, daß bei Meisterschaften die Streckenführungen so gewählt werden, daß es zu Gegenkursen kommt oder daß Klassen auf praktisch gleiche Aufgaben geschickt werden.

„Ich glaube, daß Segelfliegen nicht naturgesetzlich so gefährlich ist, wie es ist.“

An den ersten zwei, drei Tagen wird dies noch relativ gut beachtet, doch dann läßt dies zunehmend nach. Auch da kann etwas nicht stimmen. Unternehmen kann man sehr leicht etwas dagegen: Da die Bedingungen für alle in einer Klasse gleich sind, spricht doch überhaupt nichts dagegen, selbst unter Inkaufnahme von Wetter- nachteilen, die Klassen so zu separieren, daß sie sich möglichst während des ganzen Tages nicht sehen. Daß es hier immer wieder zu Massierungen kommt, ist völlig unverständlich und zeugt von einem mangelnden Bewußtsein der Gefahr, die damit verbunden ist.

Drittes Beispiel, und das soll auch ein positives Beispiel sein: Als ich im letzten Sommer bei den US-Nationals in der Rennklasse mitgeflogen bin, da gab es dort etwas, was mich tief beeindruckt hat. Jeden Morgen zu Beginn des Briefings gab es dort einen Safety-talk. Am Tag vorher wurde jemand ausgeguckt und dazu bestimmt, am nächsten Morgen zehn Minuten etwas zum Thema Sicherheit zu sagen. Manchmal waren es Allgemeinplätze, nicht jeder ist ein geborener Redner.

Aber es sind ja alles gestandene Leute, die da fliegen. Übrigens Leute, die herumgekommen sind, und da hatte schon fast jeder etwas Bemerkenswertes beizutragen. Meistens aber war ich sehr beeindruckt von den wirklich guten Gedanken, die vorgetragen wurden. Und die Zuhörer hörten auch aufmerksam zu. Ich hatte nicht den Eindruck, daß die schon mit ihrer Flug-

normalerweise 80 Prozent der Leute tot. Und von den übrigen 20 Prozent ist noch über die Hälfte so schwer verletzt, daß sie ihres Lebens nie mehr froh werden. Soviel Glück hat man nur einmal im Leben. Und seitdem versuche ich, aufzupassen. Und ich glaube, daß ich deutlich besser bin als der Durchschnitt, bestimmt nicht perfekt, aber deutlich besser. Denn wenn ich das nicht glauben würde, dann müßte ich eigentlich sofort aufhören aus Verantwortung meiner Familie gegenüber, meinem Unternehmen und mir selbst gegenüber.

Konkurrenten von mir wissen, daß ich bestimmte Dinge einfach nicht tue. Ich erinnere mich an eine Situation bei der Weltmeisterschaft 1985 in Italien, wo ich zusammen mit Klaus Holighaus in Problemen war. Klaus Holighaus, er war ein wenig höher als ich, flog in leichtem Regen durch einen Paß mit

ringste schiefzugehen brauchen, nicht daß ich den Klaus falsch verstanden hätte, ob der nun links oder rechts fliege – das macht ja in einem Paß einen großen Unterschied – dann hätte ich oben in dem Paß gelegen, und der war völlig unlandbar.

Ich bin durchaus bereit, Risiken einzugehen. Ich bin sogar bereit, im Wettbewerb höhere Risiken einzugehen als normalerweise. Dieses Statement hört sich fast verwerflich an. Es ist aber nur auf den ersten Blick so verwerflich. Denn wenn man für den Wettbewerb kein Risiko eingehen dürfte, könnte

„Wir sollten permanent besorgt sein, denn nur der, der besorgt ist, paßt auch bei den simplen Dingen auf ...“

man damit auch gleich den ganzen Segelflug einstellen beziehungsweise ad absurdum führen. Denn auf jeden Fall ist Segelfliegen gefährlicher, als wenn wir nicht segelfliegen würden.

Wenn ich also bereit bin, für das Segelfliegen ein Risiko einzugehen, warum nicht auch für den Wettbewerb?

Worauf es ankommt, ist etwas ganz anderes. Nämlich die permanente Überlegung, ob etwas, was ich tue, das Risiko wert ist. Wie hoch ist das Risiko? Ist es vertretbar? Was kann man zur Verringerung tun?

Mit der lapidaren und simplen Feststellung, daß man etwas für gefährlich hält, kann man den gesamten Segelflug – einschließlich der Fahrt zum Flugplatz – in Frage stellen. Denn alles ist mehr oder weniger gefährlich. Und alle anderen Sportarten ebenso. Das will auch keiner.

Was also ist zu tun? Jeder einzelne muß für sich eine Sicherheitsstrategie entwickeln. Am einfachsten ist es damit zu beginnen, die Risiken zu eliminieren, die völlig überflüssig weil ohne Nutzen sind. In einem Pulk zu kurbeln, ohne daß man das aus zwingenden Gründen wirklich muß, ist einfach Dummheit. Und wir alle machen zu viele dumme Sachen.

Darüber hinaus sollten wir uns der Risiken bewußt sein, die wir eingehen, darüber nachdenken, wie wir sie möglichst klein halten und uns Grenzen setzen, die wir nicht überschreiten.

Wir sollten permanent etwas Angst haben oder, mit anderen Worten gesagt, besorgt sein, denn nur der, der besorgt ist, paßt auch bei den simplen Dingen auf, deren Nichtbeachtung oft die Ursache für Schlimmes ist.

Für sich selbst eine risikobewußte Sicherheitsstrategie zu haben, ist jedenfalls die weitaus erfolgreichere Methode, unseren Sport zu überleben, als nur darauf zu hoffen, daß man etwas mehr Glück hat als die Freunde, die es trifft.



Übersieht nicht die Gefahren des Segelflugs und fliegt dennoch mit Biß: Bruno Gantenbrink, der Autor dieses Artikels, Segelflugweltmeister der Rennklasse 1989, und mehrfacher Deutscher Meister. Seine Maxime ist es, die Risiken nicht zu verdrängen, sondern zu sehen und abzuschätzen. Für fatal hält er es, nur darauf zu vertrauen, etwas mehr Glück als andere zu haben. Foto: Gerhard Marzinzik

vorbereitung beschäftigt waren. Die waren ernsthaft an dem Thema Sicherheit interessiert.

Warum passiert so etwas bei uns nicht? Bei uns werden, wenn wir Deutsche Meisterschaften fliegen, während des Briefings Punkte der Ausschreibung oder Fragen jener besprochen, die zu faul waren, die Ausschreibung zu lesen. Ich kann mich nicht erinnern, daß wir uns jemals in dieser Weise zum Thema Sicherheit Gedanken gemacht hätten.

Ich bin bestimmt kein Sicherheitspapst. Ich habe das Thema Sicherheit auch nicht erfunden. Ich weiß außerdem, wo ich ich selbst die größten Defizite habe, aber ich weiß auch, wovon ich rede. Ich habe, das sind inzwischen gut zwanzig Jahre her, nur knapp und mit viel Glück überlebt. Bei dem Unfall, den ich gebaut habe, sind

böigem Wind von einer Seite. Das heißt, wir wußten gar nicht richtig, wo der Wind herkam – wir konnten auch in ein Lee tauchen. Unsere Höhe über Grund war höchstens 60 bis 70 m, und wir hatten noch 1 bis 2 km zum Paß zu fliegen. Und obwohl der Durchflug möglich schien, Klaus Holighaus war schon praktisch durch, drehte ich ab, zurück ins schlechte Wetter. Ich verabschiedete mich in diesem Moment aus dem Reigen der Piloten, die sich ernsthaft um den Weltmeistertitel Gedanken machen konnten. Aber es hat mir nie leid getan.

Auch bei mir hätte der Durchflug vielleicht – zu 99 Prozent sogar – geklappt. Klaus war – etwas höher – durchgekommen, und bei mir wäre es, wenn nichts dazwischengekommen wäre, es so gerade eben auch gegangen. Aber es hätte nur das ge-



**AKADEMISCHE FLUGGRUPPE
ZÜRICH**

Dr. Olivier Liechti
Oberdorf 41
CH-8460 Marthalen

G 052 43 41 74
P 052 43 31 04

TELEGRAMM

Paul Senn
Kloster Fahr

8103 Unterengstringen

Marthalen, den 25.1.1993

TELEGRAMM an PAUL SENN

80 JAHR DER JUBILAR
KAUM ZU GLAUBEN ABER WAHR!
ER HÄMMERT, MALT UND FLICKT,
FEHLT NUR NOCH, DASS ER STRICKT.
EIN GESCHENK FÜR ALLE IST DIESER MANN,
DER MIT EINEM LÄCHELN HELFEN KANN.
WAS WÄRE MÜNSTER, WAS DIE WERKSTATT OHNE PAUL,
DER REST DER AFG IST EHER FAUL.
WIR MÖGEN DICH, WIR DANKEN DIR GAR
FÜR ALL DIE ENGAGIERTEN JAHR
UND WÜNSCHEN VON HERZEN UND LAUT UND WEIT
HAPPY BIRTHDAY UND ALLES GUTE IN KOMMENDER ZEIT!

OLIVIER LIECHTI, AFG

AFG Fludilei - Einsatzliste 1993

Aufgeboten am	Name	Vorname
14.03.93	Meyer	Eva
14.03.93	Lardon	Etienne
3.04.93	Wigert	Karl
3.04.93	Gut	Michael
4.04.93	Fritsch	Martin
4.04.93	Reicher	Markus
17.04.93	Mannes	Ernst
17.04.93	Lauber	Guido
18.04.93	Egger	Hansruedi
18.04.93	Cachin	Dominique
8.05.93	Füglister	Roman
8.05.93	Koubek	Martin
9.05.93	Hochstrasser	Peter
9.05.93	Burschka	Stefan
22.05.93	Schlapbach	Andrea
22.05.93	Kummer	Markus
23.05.93	Westen	Hans Herrmann
23.05.93	Moser	Peter
5.06.93	Mühlebach	Roland
5.06.93	Speerli	Felix
6.06.93	Müller	Walter
6.06.93	Rubil	Kreso
26.06.93	Weber	Armin
26.06.93	Melzer	Ralph
27.06.93	Simoni	Renzo
27.06.93	Müller	Daniel II
28.08.93	Rickli	Christian
28.08.93	Schafroth	Katharina
11.09.93	Mehlish	Martin
11.09.93	Wahl	Adrian
12.09.93	Riesen	Käthi
12.09.93	Dübendorfer	Mathias