

Sky Performance, Training mit Profis

Was steckt dahinter?

TEXT KARL SLEZAK

Pilotenfehler in der kommerziellen Luftfahrt.....

Obwohl das Fliegen mit Passagierflugzeugen immer sicherer wird (2012 war das Jahr mit den bisher wenigsten Unfall-Toten), sind „skill-based Errors“, mangelndes fliegerisches Können, in der Luftfahrt die Hauptursache für Flugunfälle. Das letzte große Unglück in der kommerziellen Luftfahrt, der Absturz eines Air France Airbus A 330 über dem Atlantik mit 228 Toten im Juni 2009, ist so ein Beispiel. Die Unfalluntersuchung war zu dem Ergebnis gekommen, dass fundamentale fliegerische Fehler der Piloten auf zwei abweichende Geschwindigkeitsangaben ursächlich für den Absturz waren. Und als Grund für das fehlerhafte Pilotenverhalten wird in dem Abschlussbericht mangelndes Training der Flugzeugführer genannt. Vereinfacht gesagt haben die Piloten bei dem zu langsam fliegenden Jet trotz Stallwarnungen die Nase immer höher gezogen, bis zum Strömungsabriss. Ein Fehler übrigens, der auch beim Gleitschirmfliegen zum gängigen Unfall-Repertoire gehört, z.B. wenn beim Einfliegen in eine Thermik der erhöhte Anstellwinkel durch starkes Anbremsen zusätzlich vergrößert wird, bis zum Strömungsabriss.

...und beim Gleitschirmfliegen

Wenn wir einen unvoreingenommenen Blick auf den Gleitschirm-Flugbetrieb werfen, egal in welchem Gelände, sticht der Fakt des „Trainingsdefizits“ meist deutlich ins Auge. Es ist eher die Mehrheit als die Minderheit der Piloten, die sichtbare Schwächen in ihren „Skills“ zeigt. Sei es beim Starten, beim Umgang mit Turbulenzen und Störungen in der Luft oder bei Landeinteilung und Landung. Neben den rein handwerklichen Fähigkeiten mangelt es oft auch an fachlichen Kenntnissen, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung der meteorologischen Bedingungen. Hier liegt es teilweise sehr im Argen, wie auch die Unfallstatistik für das Jahr 2012 wieder aufzeigt. Ähnlich wie in der kommerziellen Luftfahrt liegt der Anteil der durch mangelndes Training verursachten oder mit-verursachten Unfälle bei über 80%.

Training: Effektivität und Notwendigkeit

Über die Effektivität von Training gibt es interessante statistische Angaben aus der Passagier-Luftfahrt. Piloten, die nur die für den Lizenzerhalt erforderlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen erfüllen, bringen es statistisch auf 90 Unfälle pro 1 Mio. Flugstunden. Dagegen reduziert sich die statistische Anzahl der Unfälle bei Piloten, die intensives und wiederholtes

Simulatortraining durchführen, so wie es bei allen renommierten Airlines betriebsintern vorgeschrieben ist, auf 2 Mio. Unfälle pro 1 Mio. Flugstunden. Training und Wiederholungstraining erhöhen die Flugsicherheit in dieser Rechnung um den Faktor 45. Ausnahmslos alle Freizeit-Flugsportarten dealen mit dem gleichen Problem. Weil im Regelfall rein hobbymäßig betrieben, fehlt es schon fast systemimmanent an der erforderlichen Übung, um in kritischen Situationen den Überblick zu behalten und das Richtige zu tun. In einer Krise in der Luft besteht immer Handlungszwang (gezielt richtig reagieren) unter Zeitdruck (und zwar schnell, weil der Boden kommt). Kein Mensch ist jedoch dazu in der Lage, ohne das vorher ausgiebig trainiert zu haben.

Beim Gleitschirmfliegen erwerben die Piloten ihre Lizenz in einer Ausbildung, die ihnen die Basics vermittelt, ähnlich wie beim Autoführerschein. Nach der A-Schein-Prüfung ist ein Pilot in der Lage, in einem einfachen Fluggelände, bei ruhigen Flugbedingungen mit einem sehr Fehler verzeihenden Gleitschirm sicher zu fliegen. Mehr nicht, aber genau das wird oft anders wahrgenommen. Denn viele frisch lizenzierte Gleitschirmflieger (und ebenso viele langjährige Wenigflieger) erkennen nicht wirklich, wie beschränkt ihr Können und Wissen ist. Wer will nicht endlich loslegen und „richtig fliegen“ nach der Zeit an der Leine des Fluglehrers? Und richtig fliegen heißt doch für viele thermikfliegen, soaren, ins Streckenfliegen reinschnuppern, neue Gelände kennen lernen, usw. Die Realität schaut dann aber oft anders aus und kann den Untrainierten schnell an seine Grenzen bringen. Das schwerelose Gleiten mit dem bei Schulungsbedingungen so idiotensicheren Gleitschirm wird in Turbulenzen, wie sie an einem thermikstarken Tag auftreten, zum Rodeoritt. Plötzlich verlangt der Flügel das ganze Können eines sehr routinierten und gut trainierten Piloten, um sicher kontrolliert zu werden. Das einfachste Fluggerät der Welt stellt Anforderungen, die so bei keinem anderen Flugzeug gefordert werden. Anfänger und Wenigflieger sind in anspruchsvollen Bedingungen per se überfordert und gefährden sich weit über ein für einen seriösen Sport akzeptables Maß. Diese Erkenntnis ist keineswegs neu, doch leider, das scheinen die steigenden Unfallzahlen zu zeigen, noch nicht so verbreitet, wie es wünschenswert wäre.

Die Entwicklung vom Einsteiger oder Wenigflieger zum vollständig autonomen Piloten, der alle Entscheidungen (Wetter, Gelände, Flugroute, etc.) auf der Basis seiner Erfahrung mit geringer Fehlerquote treffen kann, benötigt Jahre. Und nicht Jahre des Scheinbesitzes sondern Jahre des zielgerichteten Trainings und der Fortbildung. In der kommerziellen Passagierluftfahrt hat sich die Anzahl der Flugstunden bis zu einem Unfall mit Toten von ca. 50.000 h in den 1970er Jahren auf ca. 1,5 Mio.h heute erhöht. Das ist im Wesentlichen dem ständig verbesserten



FOTO: FLUGSCHULE WASSERKÖPFE

Pilotentraining zu verdanken. Das Beispiel für eine immense Steigerung der Flugsicherheit durch bessere Qualifizierung der Piloten ist also vorhanden.

Professionelles Gleitschirm-Training

Zusammen mit den führenden Flugschulen hat der DHV ein standardisiertes Trainingskonzept entwickelt. Es soll Einsteigern und wenig erfahrenen Piloten die Möglichkeit bieten, unter kompetenter Anleitung höher gesteckte fliegerische Ziele sicher und effektiv zu erreichen.

Das Trainingskonzept mit seinen Inhalten soll aber auch jedem Piloten deutlich machen, welche Kompetenzen, aufbauend auf die bestandene A-Schein-Prüfung, erforderlich sind, um den Gleitschirmsport als selbständiger Pilot auf Dauer sicher zu betreiben.

Durchgeführt werden diese Trainings von den SkyPerformance-Centern (bisher Performance-Center). Fluglehrer und Flugschulorganisation haben sich für Fortbildungen in Lehrgängen und durch Audits nach Qualitätsmanagement-Richtlinien besonders qualifiziert. Innerhalb der nächsten 3 Jahre werden zusätzliche Fortbildungen der SkyPerformance-Fluglehrer durchgeführt.

Flugbetreuung

SkyPerformance steht auch für seriöse und gewissenhafte Durchführung von Flugbetreuung wenig fliegender Piloten. Viele Gleitschirmflieger sind durch Verpflichtungen in Beruf und Familie zeitlich nicht in der Lage, so oft zum Fliegen zu gehen, wie es für die Aufrechterhaltung eines akzeptablen Trainingsstandes erforderlich wäre. Gerade diese Wenigflieger sind aber durch den Mangel an Training und Erfahrung besonders unfallgefährdet. Flugbetreuung hat jedoch sowohl Licht als auch Schatten. Unter wirklich kompetenter Anleitung von ausgebildeten Fluglehrern, die sich mit dem Flugge-

biet und seinen Besonderheiten auskennen, ist es für Wenigflieger die sicherste Möglichkeit, ihren Sport auszuüben. Aber mancher Teilnehmer einer betreuten Reise ist schon gegen sein eigenes Sicherheitsempfinden zu einem Unfallflug gestartet, weil der Betreuer, oft von zweifelhafter Kompetenz ohne Fluglehrerqualifikation, grünes Licht gegeben hat.

Deshalb haben sich die SkyPerformance Center dazu verpflichtet, betreute Reisen, die für wenig erfahrene Piloten ausgeschrieben werden, nur unter Leitung von mindestens zwei DHV-Fluglehrern durchzuführen. Dabei werden die Piloten am Start- und am Landeplatz mit Funk betreut. Weitere Auflagen hinsichtlich eingehender Geländekenntnisse der Fluglehrer, Notfallplänen, Kenntnissen der Landessprache und Versicherungen für die Teilnehmer kommen hinzu. Jede betreute Reise von einem SkyPerformance Center beinhaltet ein oder mehrere Trainings aus dem Trainingskonzept. So kann das Vergnügen, neue Fluggebiete kennenzulernen mit einer Verbesserung des persönlichen Trainingsstandes gut verbunden werden.

Fluggeräte

Gerätesicherheit ist nicht alles, aber ohne Gerätesicherheit ist alles nichts. Leistungsvermögen und Fun-Faktor moderner LTF-A-Schirme machen sie zu den idealen Fluggeräten für alle Gelegenheitspiloten, bei höchstmöglichen Sicherheitsreserven. Der A-Schirm ist das Standardgerät für alle Gleitschirmflieger, die nicht in erster Linie die Leistung in den Vordergrund stellen. Das teilweise sehr viel anspruchsvollere Flugverhalten der nächst höheren LTF-Klasse B bedeutet im Regelfall einen deutlichen Abstrich an der Flugsicherheit. Ein „Aufstieg“ in die LTF-Klasse B ist nur mit entsprechendem Training und Flugenerfahrung vertretbar.

Die SkyPerformance Center vertreten und kommunizieren diese Sicherheitsphilosophie. Sie beraten ihre Flugschüler und Kunden entsprechend. ☒

Vollständig autonomer Pilot

▲ Streckenflugtraining

In diesem mehrtägigen Training lernt der Pilot die Basics des Streckenfliegens. Es soll ihm das Wissen und Können vermitteln, kleinere Streckenflüge in einfachen Streckenfluggebieten selbstständig durchzuführen. Es baut auf das erworbene Können der vorangegangenen Trainings auf. Schwerpunkte sind: Aufdrehen bis zu sinnvoller Abflughöhe, Erkennen und Anfliegen von Thermikquellen, Talquerungen, Talwind (Prallwinde und Talwind-Lees), Wetterbeobachtung, Erkennen und Meiden kritischer Bereiche, Außenlandungen vorbereiten und durchführen.

▲ Sicherheitstraining

Mehrtägiges Training über Wasser, die „große Gefahrenweisung“ mit dem Gleitschirm, abgestimmt auf das individuelle Pilotenniveau. Schwerpunkte sind dabei das Training der richtigen Pilotenreaktionen bei massiven Kappenstörungen (große seitliche und frontale Einklapper), das Kennenlernen der Strömungsabrisse des Gerätes, Pilotenverhalten bei schnellen Drehbewegungen, die richtige Anwendung der Abstiegschirmen und die Verfeinerung der Flugtechnik. Voll entwickelte Strömungsabrisse (Fullstall, längeres Trudeln) sind nicht Bestandteil eines Standard-Sicherheitstrainings.

▲ Thermik- und Flugtechniktraining

Mit diesem mehrtägigen Training wird der Pilot unter Funkeinweisung eines Fluglehrers auf das selbstständige Fliegen in moderaten thermischen Bedingungen vorbereitet und eingewiesen. Im Flugtechnikteil werden die Manöver, die einen aktiven Flugstil trainieren (Rollen und Abfangen, Nicken und Abfangen) verfeinert sowie die Abstiegschirmen, insbesondere das Ohrenanlegen mit Beschleunigen und moderate Einklapper geübt. Beim Thermikfliegen unter Funkeinweisung ist der Übungsschwerpunkt die Flugtechnik (aktives Fliegen, Ein- Ausfliegen, Kreisen, Aufwindfliegen am Hang, Steuerung mit Innen- und Außenbremse, Gewichtsverlagerung, Ausgleich des Windversatzes, etc.) sowie die praktische Gefahrenweisung (turbulente Gebiete, Lee, Düsen, erkennen und meiden) und die Landeeinteilung und Landung bei Wind und auf kleiner Landefläche.

▲ Soaringtraining

In diesem mehrtägigen Training lernt der Pilot die Besonderheiten des Fliegens im dynamischen Hangaufwind bei mäßigen bis hohen Windgeschwindigkeiten (Küstenfliegen). Schwerpunkte sind: Besonderheiten der Starttechnik bei starkem Wind auf flachen Startplätzen, Einsatz des Beschleunigers, Flugweg und Flugtechnik im Starkwind, Erkennen und meiden von turbulenten Bereichen, Erkennen von und Verhalten bei Zunahme des Windes, Toplandung und Landung am Hang, Technik des „Hochkitens“ am Hang.

▲ Rettungsgerätetraining

Eintägiges Training. Der Pilot wird intensiv mit der Auslösung des Rettungsgerätes vertraut gemacht. Dies erfolgt im Rahmen eines Turnhalentrainings oder in einem G-Force-Trainer. Ziel ist, den Piloten in die Lage zu versetzen, sein Rettungsgerät in unkontrollierten Fluglagen schnellstmöglich auslösen zu können.

▲ Groundhandlingtraining

Ein- oder mehrtägiges Training. Der Pilot wird in der Wahrnehmung der unterschiedlichen Steuerdrücke geschult, trainiert den aktiven Umgang mit den Steuerleinern und erwirbt das Können, die im Wind aufgezogene Schirmkappe mit Steuerleinereinsatz und Körpergewicht beliebig lange über sich zu halten, zu korrigieren, zu steuern und abzulegen. Zudem: Erkennen kritischer Windbedingungen, Verhalten bei Notfällen (Aushebeln, Mitschleifen). Das Training soll den Piloten in die Lage versetzen, selbständig Wiederholungstrainings durchzuführen.

Fliegerisches Niveau bei Erteilung der A-Lizenz

„Trainingsreisen bringen Dich weiter“

Streckenflug

Sicherheitstraining

Thermikflug- und Flugtechnik

Soaring

Rettungsgeräte-Training

Groundhandling

Neue, spannende Fluggebiete kennen lernen, ausgiebig Airtime sammeln und dabei von Profis betreut und trainiert werden. Spaß haben in einer Gruppe Gleichgesinnter und sein Können unter kompetenter Anleitung Tag für Tag verbessern. Trainingsreisen der Sky-Performance Center werden von DHV-Fluglehrern geleitet, die sich auskennen mit dem Wetter, den Fluggebieten und die keine Kompromisse bei der Sicherheit machen.

