



Präsident Christoph Mair

*Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!*

Der isländische Vulkan Eyjafjalla, der uns die letzten Wochen in die Flugvorbereitungen gespuckt hat, scheint endlich eine Pause einzulegen. Warum dieses Ereignis solche Auswirkungen hatte (Garbage In = Garbage Out; GIGO) und wie das in Zukunft ablaufen wird, haben wir in dieser Ausgabe aufgearbeitet.

Noch nicht wirklich aufgearbeitet sind die ‚Blödheiten‘ die dieser Vulkanausbruch hervorgerufen hat: CVFR in Deutschland hat die Sicherheit in stark frequentierten Lufträumen nicht gefördert, sondern das Risiko von Zusammenstößen erhöht. Auswirkungen auf die Aschenwolke hat CVFR allerdings nicht gehabt. Hier wurde höheres Risiko gegen keinen Sicherheitsgewinn getauscht – nur aufgrund von kommerziellem Druck. Wer den Mut hat, dies in der Öffentlichkeit zuzugeben und dazu noch eine Managementfunktion inne hat, wie der Safety-Officer der LH Jürgen Steinberg, ist seinen Job schnell los. Modernes Management duldet keine unabhängigen Meinungen, mögen sie auch noch so sachlich fundierte sein; vor allem wenn sie den Leitlinien oder den Projekten zuwider laufen.

Der nächste große Schwachsinn waren die medial gut verkauften „Testflüge“ der Airlines. Diese haben nichts gemessen und waren schon gar keine Testflüge. Zumindest war keiner dieser als solcher angemeldet oder genehmigt. Man wollte, ähnlich wie bei einem zugefrorenen See fest-

stellen, ob eine gefahrlose Überquerung möglich ist. Die Ankunft am Ziel sagt aber nichts über die Sicherheit und den Zustand des Eises (oder der Luft) aus. Man hatte Glück und die Reise ist gut ausgegangen. AIRBUS und BOEING sehen Testflüge sehr viel kritischer. Beide Hersteller empfehlen für Testflüge drei ausgebildete Testpiloten, wobei der dritte nur die Aufgabe hat zu beurteilen, ob das Testprogramm sicher weiter durchgeführt werden kann oder nicht. Alle müssen ein eingespieltes Team sein und das beabsichtigte Programm vorher gemeinsam am Simulator durchgeführt haben. Man nimmt für Testflüge nämlich an, dass die Dinge nicht immer so laufen, wie man es sich erwartet. Von einigen dieser ‚Testpiloten‘ wissen wir, dass sie keine Ausbildung dafür hatten. Aufgrund des erhöhten Risikos von Testflügen werden auch nur die unbedingt dafür benötigten Personen mit an Bord genommen – Testflüge sind definitiv keine Rundflüge für die Presse.

Ein weiterer Auswuchs passierte bei den SIGMETS mit dem Titel „VOLCANIC ASH OBSERVED“. Hier wurden Kollegen von ihren Flugbetrieben informiert, dass man diese ignorieren kann, wenn sie nicht von einem Pilot Report stammen. Das widerspricht allen weltweit bisher angewandten und anerkannten Verfahren bezüglich Vulkanasche. In den USA gibt es keinen Einflug in „reported ashclouds“. Die Grundlagen dieser SIGMET Informationen stammen von Satellitenbildern und verlässlichen Personen wie Piloten (AIREP, PIREP) und Vulkanologen. Dies ermöglicht vor allem, dass möglichst schnell Information über neue noch nicht bekannte Aschenwolken an die Piloten weiter gegeben werden. Wie wir

wissen trifft es die ersten, die in eine neue Aschenwolke einfliegen meist am härtesten. Aussagen, dass das Ignorieren dieser Reports keine Gefahr darstellt, halte ich persönlich für gefährlich.

Was all diese Auswüchse gemein haben ist der steigende wirtschaftliche Druck, Flüge auf Kosten der Flugsicherheit durchzuführen. Hier sind wir Piloten gefragt.

„The early bird may catch the worm, but it's the second mouse that gets the cheese“

Für mich besteht die Aufgabe des verantwortungs-

bewussten Piloten darin, sicher ans Ziel zu kommen und nicht als erster. Unser Job ist kein Wettrennen das darin besteht, Erster zu werden oder den Gewinn zu maximieren. Einer der Gründe warum es in den USA und UK (die Erfinder der kommerziellen Luftfahrt) den Eigentümern von Airlines nicht erlaubt ist, in den eigenen Cockpits zu sitzen.

Sicherheit beginnt in unseren Köpfen und ist Teil unserer ‚Safety Culture‘. Eine Kultur, die erarbeitet und gepflegt werden muss. Man kann sie nicht kaufen oder oktroyieren. Vor allem aber muss sie, um effektiv zu sein, im gesamten Unternehmen gelebt werden – von ganz oben bis ganz unten.

In Österreich arbeiten wir, die ACA, an der Gestaltung pilotengerechter Bestimmungen und Informationen zur sicheren Flugdurchführung. International sind ECA und IFALPA in ihren Wirkungsbereichen, EASA und ICAO, für euch tätig.

Weiterhin safe flights and landings!

Christoph