

Auf den Punkt gebracht

Von Martin Baumann, B777-Pilot British Airways und Chief Flight Instructor Horizon Swiss Flight Academy

Aviate – Analyse – Action

Während meiner Instruktorrentätigkeit beobachte ich, wie ausgeprägt der Drang ist, bei einer Abnormal- oder Emergency-Situation sofort irgend etwas zu tun; Hebel bewegen, Knöpfe drücken, Ventile schliessen, Systeme neu starten, Konfigurationen ändern, Pumpen abstellen, Stromquellen isolieren usw. Unter Stress, so scheint es, ist es besser etwas zu machen als nichts zu tun. Bei der Nachflugbesprechung kommt man dann zur Erkenntnis, dass zu schnell und dadurch zu unüberlegt gehandelt wurde. AAA (Aviate – Analyse – Action) wurde nicht angewendet, der Drang etwas tun führte dazu, dass mit der Action begonnen wurde. Mit grosser Wahrscheinlichkeit die falsche Action, denn ohne die beiden AA vorher geht es nicht, oder wenn doch, dann nur durch Zufall.



Foto: ZfG

In der Fliegerei gibt es sehr wenige Situationen, welche eine sofortige Handlung erfordern. Spontan kommen mir zwei Szenarien in den Sinn: Der Startabbruch und ein Motorenausfall eines einmotorigen Flugzeuges kurz nach dem Start. Alle anderen Ereignisse, seien sie auch noch so dramatisch, verlangen nicht nach einem sofortigen Eingreifen des Piloten. Interessant ist hier, dass genau diese beiden Szenarien bis ins Detail im Departure Briefing abgehandelt werden, sowohl vom Privatpiloten auf der C172 als auch vom Airlinepiloten auf dem A380. Die möglichen Szenarien werden aufgezählt und besprochen, die auf dieses Ereignis folgenden notwendigen Aktionen nochmals in Gedanken durchgegangen.

So ist jeder Pilot bereit für das Szenario, welches eine sofortige Reaktion verlangt.

Übrigens, bei einem einfachen Triebwerksausfall auf einer B777 nach dem Start macht man nichts ausser Aviate. Erst nach dem Einfahren der Landeklappen und nach der Beschleunigung wird auf Anweisung des Pilot Flying die dazugehörige Checkliste abgearbeitet, kein einziger Punkt davon ist so dringend, dass er auswendig auszuführen ist, alles hat viel Zeit. Im Falle eines Langstreckenfluges mit einem Flugzeug, welches soeben einen zwölfstündigen Flug begonnen hat, kann man überspitzt sagen, dass man 12 Stunden Zeit hat, um die Checkliste abzuarbeiten, denn

das Flugzeug fliegt ja auch mit nur einem Triebwerk.

Aktives und vorausdenkendes Überwachen ist heutzutage eine der wichtigsten Kompetenzen eines Piloten. Überwachen und managen heisst erkennen und lösen, die Plattform dazu zu schaffen ist Aufgabe des Piloten oder der Crew. Um etwas zu erkennen, helfen Warnsysteme wie Lampen und Sirenen oder sich gelb und rot färbende Parameter auf dem LCD-Display. Für die Lösung gibt es Checklisten und Procedures. Man liest sie ab und führt sie aus, eigentlich einfach. Das Managen einer komplexen abnormalen Situation bedeutet, die Plattform zur geordneten Lösungsfindung zu generieren und danach das Problem, entsprechend der zur Verfügung stehenden Zeit, zu lösen.

→ Martin Baumann ist Linienpilot bei British Airways und fliegt auf Boeing 777. Die Linienpilotausbildung absolvierte er bei Horizon und erhielt im Jahr 2000 mit jungen 21 Jahren die erste Anstellung bei der Crossair auf MD-80 – bis er wegen des Swissair-Groundings als Jungpilot im Rahmen eines Outsource-Programms für zwei Jahre an die Lufthansa Cargo ausgeliehen wurde und damals als jüngster MD11-Pilot um die ganze Welt flog. Danach absolvierte er eine Pilotenselektion bei British Airways – und wurde vor 16 Jahren gleich als B777-Copilot angestellt. Bei der Horizon Swiss Flight Academy heuerte er 2004 als Fluglehrer an und hat seit einigen Jahren die Aufgabe als Chief Flight Instructor übernommen. Martin Baumann ist verheiratet und Vater zweier Töchter.

Kooperationen, Partner und Inserenten von «Cockpit»

Das Luft- und Raumfahrtmagazin «Cockpit» ist Verbandsorgan der **Swiss Helicopter Association** (www.sha-swiss.ch), Partner der **AAA Alpine Air Ambulance AG** (www.lionsairgroup.ch), des **Akademischen Aviatik-Vereins Zürich** (www.aviatikverein.ch) sowie Medienpartner von **ARIS** (Akademische Raumfahrt Initiative Schweiz, www.aris-space.ch), **#clearedtoland** (www.clearedtoland.ch) und des **Electrify-In Switzerland – eTrophy & Symposium** (www.electrify-in.ch). Kooperationen und partnerschaftliche Zusammenarbeiten bestehen ausserdem mit folgenden Institutionen, Verbänden und Unternehmen (in alphabetischer Reihenfolge): **2assistU** (www.2assistu.ch), **Aero-Club der Schweiz** (www.aero-club.ch), **Center for Aviation Competence CFAC** (www.cfac.ch), **EUROPEAN ROTORS – Die VTOL Show und Safety Conference** (www.europeanrotors.eu), **Flugschule Grenchen** (www.fliegen.ch), **Foundation for Aviation Competence FFAC** (www.ffac.ch), **Horizon SFA** (www.horizon-sfa.ch), **IGOL** (<http://aecos.ch/startseite/startseite-igol>), **Motorflug-Veteranen des AeCS** (<https://motorflug-veteranen.ch>), **Patrouille Suisse Fanclub** (www.patrouillesuisse.ch), **Schweizerische Vereinigung für Flugwissenschaften SVFW** (www.svfw.ch) und **Stiftung Pro Aero** (www.proaero.ch).

Wir danken herzlich unseren Inserenten in dieser Ausgabe (in alphabetischer Reihenfolge):

- Aero Locarno, www.aerolocarno.ch
- Airbus, www.airbus.com
- Airport Grenchen, www.airport-grenchen.ch
- EFOS Flight-School GmbH, www.efos.ch
- Fliegerschule Birrfeld AG, www.birrfeld.ch
- Gribair AG, www.gribair.ch
- Hamilton, www.hamiltonwatch.com
- Heli Academy, www.heli-academy.ch
- Horizon Swiss Flight Academy, www.horizon-sfa.ch
- MT-Propeller Entwicklung GmbH, www.mt-propeller.com