

Thun, 22.05.2018

MEDIENBULLETIN 04

«In den Alpen sind wir der Erde näher»

«Sicheres Fliegen in den Alpen»: Dieses Seminar bieten die Veranstalter des Internationalen Bückertreffens vom 31. August bis 2. September in Thun an. Dozent Daniel Knecht von der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust erklärt, was das Fliegen in den Alpen Piloten abverlangt – und warum Mani Matters Klassiker über den letztlich missglückten Alpenrundflug nicht so weit von der Realität weg liegt.

«Das einzig Gefährliche am Fliegen ist die Erde.» Dieses Zitat von Fliegerpionier Wilbur Wright bringt für Daniel Knecht die besonderen Herausforderungen, die das Fliegen in den Alpen an die Piloten stellt, «in einem Satz kurz und prägnant auf den Punkt», wie er sagt. «In den Alpen sind wir dem Planeten meistens noch etwas näher, als draussen im Flachland», fügt Knecht an. Seit 19 Jahren befasst er sich beruflich mit jenen Momenten, in denen Piloten und ihre Flugzeuge irgendwann der Erde zu nahe kamen – zunächst beim Büro für Flugunfalluntersuchungen, dann bei der neu geschaffenen Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust, die ihr Auge neben der Luft auch auf die gefährlichen Momente auf Schiene und zu Wasser wirft, wo der 52-Jährige dem Bereich Aviatik vorsteht (vgl. Kasten «Zur Person»).

«Aber eigentlich mag ich den Fokus gar nicht auf Unfälle legen, auch wenn ich gerne aktiv an der Front arbeite», sagt Knecht. Denn: «Fliegerei ist eine sichere Art, sich fortzubewegen.» Auch in den Alpen? «Auch in den Alpen.» Selbst in diesen manchmal schampar kleinen und knapp motorisierten Geräten? «Auch in Kleinflugzeugen – wenn man gewisse Dinge beachtet.»

Die Herausforderungen

Für diese «gewissen Dinge» wollen die Veranstalter des Internationalen Bückertreffens vom 31. August bis 2. September auf dem Flugplatz Thun das Auge der Piloten schärfen, indem sie ein Seminar unter dem Titel «Sicheres Fliegen in den Alpen» anbieten. «Thun ist ein idealer Flugplatz, um diese Thematik aufzugreifen», sagt Knecht, der das Seminar selber leiten wird. «Gegen Norden hin haben wir praktisch offenes Gelände, gegen Süden hin sind die Berge schon bald sehr nahe.» Um in diesen erfolgreich – sprich unfallfrei – unterwegs zu sein, seien die Anforderungen an die Piloten «schon hoch», sagt Knecht. «Vor allem wenn man bedenkt, dass die meisten Piloten alleine unterwegs sind, während in einem Linienflugzeug zwei Piloten im Cockpit sitzen.» Sprich: Im Kleinflugzeug lastet in der Regel die ganze Verantwortung für den Flug – die Bedienung des Flugzeugs, die Navigation und die Orientierung im Gelände – auf den Schultern einer einzigen Person. «Da ist es essenziell, dass man für jede Situation einen Plan B im Kopf oder zumindest griffbereit hat», sagt der Experte. «Man sollte sich beispielsweise so im Gelände bewegen, dass man rechtzeitig reagieren, beziehungsweise wenden kann, wenn man realisiert, dass man im falschen Tal gelandet ist», sagt Knecht. Eine Situation, in die man durchaus geraten könne, wenn man das Gelände und die Karte nicht genau lese. «Gerade bei den vergleichsweise schwach motorisierten Fluggeräten braucht es bisweilen eine ziemliche Strecke, um es doch noch über einen Pass zu schaffen – oder eben rechtzeitig zu wenden.» Denn: Das Ausweichen nach oben ist nur bedingt eine Option: Oberhalb von 3500 Metern über Meer kann es rasch passieren, dass Mensch und Maschine infolge Sauerstoffmangels nicht mehr so funktionieren, wie sie sollten. So wie Taucher den Tiefenrausch fürchten, ist der Höhenrausch eine reale Gefahr für Piloten. Zuwenig Sauerstoff im Gehirn kann zu Euphorie oder Selbstüberschätzung führen – was nicht selten verheerende Folgen hat. «Deshalb ist es umso wichtiger, dass Piloten Standard-Prozesse blindlings beherrschen und diese in kritischen Situationen abrufen können.» Nicht selten würden diese Prozesse überdies nicht dem instinktiven Handeln entsprechen, so Knecht. «Deshalb müssen sie immer wieder trainiert werden.»

Thun, 22.05.2018

MEDIENBULLETIN 04

Das Wetter

Immer ein Thema ist in den Alpen auch das Wetter. «Wo man im Flachland von weit her sieht, wie sich eine Gewitterzelle bildet, und entsprechend reagieren kann, passiert das in den Bergen vielleicht hinter einem Bergkamm ausserhalb des Sichtfelds», erklärt Knecht – betont aber auch: «Mit den heutigen Hilfsmitteln sollte ein Pilot eigentlich nicht vom Wetter überrascht werden – wenn er diese Hilfsmittel richtig nutzt.» Weiteres Gefahrenpotenzial berge bisweilen Zeitdruck. «Notfalls muss man eine Maschine auf einem Flugplatz stehen lassen und mit dem Zug nach Hause reisen können, um das Flugzeug am nächsten Tag wieder abzuholen», sagt Daniel Knecht. «Die nötige Zeit dafür sollte budgetiert sein.»

Die Faszination

Was sich enorm herausfordernd anhört und so gar nicht nach dem Idyll von Schweizern oft genanntem Traum vom Alpenrundflug bezeichnet Daniel Knecht dennoch als «eine der schönsten» Arten des Fliegens: «Es gibt so viele wunderschöne Orte – Berggipfel, Seen, Gletscher – die man aus der Luft bestaunen kann, das ist einfach wunderbar.» Damit ein Alpenrundflug nicht im von Mani Matter besungenen Elend endet, rät Knecht: «Die Vorbereitung ist natürlich zentral. Wenn man dann auch noch auf allen Ebenen – Material, Sprit, Topografie und Zeit – genug Marge einrechnet, steht einen unvergesslichen Erlebnis eigentlich nichts im Weg.»

Zur Person:

Daniel Knecht, 52, hat interdisziplinäre Naturwissenschaft (Mathematik, Chemie und Physik) studiert. Er pilotierte bei der Schweizer Luftwaffe Tiger F-5-Kampffjets und bildet heute Kampfpiloten mit den PC-7-Trainingsflugzeugen aus. Knecht kam 1999 zum Büro für Flugunfalluntersuchungen und half mit die Nachfolgeorganisation, die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle Sust aufzubauen. Er wurde in Interlaken geboren, hatte Heimatort Diemtigen BE, und lebt heute mit seiner Frau und drei Kindern im Zürcher Oberland. Daniel Knecht ist ferner Verkehrspilot für Helikopter und zivile Verkehrsflugzeuge. Der Mitinhaber eines Bucker (HB-UUM) spricht am Internationalen Bückertreffen vom 31. August bis 2. September in Thun am Seminar «Sicheres Fliegen in den Alpen».

Zum Anlass:

Vom 31. August bis 2. September 2018 findet auf dem Flugplatz Thun (LSZW) im Berner Oberland, Schweiz, das internationale Bückertreffen 2018 statt. Im Zentrum des dreitägigen Flieger-Events steht ein internationales Bückertreffen mit Maschinen und Piloten aus ganz Europa. Neben den legendären Doppeldeckern erwarten die Veranstalter weitere aviatische Oldtimer und Gäste.

Infos: www.bueckertreffen.ch