

Müdigkeit – Aufmerksamkeit – Monotonie – Sättigung

Das Flugzeug ist nach wie vor das sicherste Massenverkehrsmittel der Welt.

Dieses außerordentlich hohe Sicherheitsniveau basiert u. A. darauf, dass Erkenntnisse aus Flugunfallanalysen umfassend in alle sicherheitsrelevanten Bereiche (Ausbildung, Technik, Operations,...) einfließen.

Waren es zu Beginn des Jetzeitalters meist technische Probleme, die zu Unfällen führten, standen später die Piloten und nun die gesamte Organisation eines Flugbetriebes im Mittelpunkt des Interesses von Flugunfalluntersuchern.

Der „Colgan Air“ Absturz 2009 löste eine Diskussion über die Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit (insbesondere Müdigkeit) aus.

Mehrere Untersuchungen belegen, dass ein Großteil der Piloten weltweit unter Müdigkeit „leidet“.

Gerade auf Langstreckenflügen stellen Flugdauer, monotone Arbeitsaufgaben, Zeitverschiebung und ein Wechsel der Klimazone eine enorme Herausforderung dar.

Kurzstreckeneinsätze bestehen oft aus mehreren Flügen pro Tag. Lange Dienstzeiten führen oft dazu, dass Piloten an die Grenze der Leistungsfähigkeit kommen.

Ich habe die oben beschriebene Thematik in den letzten 30 Jahren sowohl auf der Kurzstrecke wie auch im Langstreckenbetrieb recht gut kennenlernt.

Basierend auf dieser Erfahrung und mehreren wissenschaftlichen Projekten, werde ich die unterschiedlichen Anforderungen und spezielle Lösungsansätze darstellen.

Die europäische Luftfahrtbehörde (EASA) hat 2014 die Voraussetzungen für die Einführung eines Fatigue Risk Management (FRM) für Fluglinien geschaffen.

Ob sich dadurch wirklich grundlegende Verbesserungen für Piloten ergeben, ist ein weiterer Aspekt meiner Ausführungen.

Dr. Franz Brunhofer

Captain B-777

Human Performance Committee

Austrian Cockpit Association (ACA)

The International Federation of

Air Line Pilot's Associations (IFALPA)