

Verbesserung der Flugsicherheit in der Luftwaffe

Autor(en): **Kobert, Jürg / Wyler, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **175 (2009)**

Heft 04

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-269>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verbesserung der Flugsicherheit in der Luftwaffe

In Friedenszeiten hat die Flugsicherheit in jeder Luftwaffe oberste Priorität. Trotz dem aktuell hohen Stand der Flight Safety in der Schweizer Luftwaffe ist man bestrebt, diese noch weiter zu verbessern. Die beiden Autoren des vorliegenden Artikels sind oder waren aktive Militärpiloten. Sie stellen das von ihnen entwickelte neue Konzept zur Verbesserung der Flight Safety in der Luftwaffe vor. (Lä)

Jürg Kobert und Martin Wyler

Die Schweizer Luftwaffe produziert jährlich über 30 000 Flugstunden. Jeder Luftwaffeneinsatz ist mit zum Teil erheblichen Risiken behaftet. Es ist bekannt, dass Unfälle oft tragische und oft sehr weitreichende Folgen haben können. Die Analyse der bisherigen Anstrengungen im Sicherheitsbereich zeigte, dass der hohe Safety Record der Luftwaffe mit Massnahmen, die über viele Jahre gewachsen waren, aufrechterhalten werden konnte.

Es wurde aber auch klar, dass sowohl in der Armee als auch in der Gesellschaft Entwicklungen stattgefunden

Unfall mit dem Superpuma/Cougar vom 18. August 1999. Unfallursache: Wettereinfluss (Wind), falsches Einschätzen der Leistungsreserven. Bilder: Luftwaffe



haben, denen die bisherigen Ansätze nicht mehr zu genügen vermochten. Als Lösung anbot sich die Entwicklung und Einführung eines neuen Flight Safety Management Systems (FSMS-LW) mit welchem die Luftwaffe den zeitgemässen Anforderungen an einen High Risk Operator wieder gerecht werden kann.

Konzeption des FSMS-LW

Unter dem Begriff «Safety Management System» (SMS) versteht man einen systematischen, expliziten und umfassenden Prozess zur Handhabung von Sicherheitsrisiken. Ein SMS zielt darauf ab, die Risiken auf ein akzeptables Niveau zu bringen. Dazu erfordert es die Bereitstellung der benötigten Ressourcen und die Implementierung der notwendigen Strukturen, Prozesse und Regeln. Der

Geltungsbereich des FSMS-LW deckt die Flugoperationen der Luftwaffe ab.

Bei der Konzeption des FSMS-LW ging es darum, den äusserst limitiert vorhandenen Ressourcen der Luftwaffe gerecht zu werden. So wird in der Projektstudie eine kleine aber kompetente Flugsicherheitsorganisation vorgeschlagen, welche sich nur mit den wichtigsten Komponenten eines SMS befassen wird. Es ist nicht vorgesehen einen selbstgefälligen Kontrollapparat aufzubauen. Ganz im Gegenteil. Es ist der Luftwaffenführung ein grosses Anliegen, den Mitarbeitern viel Freiraum und Vertrauen zu geben. Mehr als dies heute in der stark regulierten zivilen Luftfahrt für angezeigt oder für möglich gehalten wird. Mit dem FSMS-LW will die Führung in moderne Methoden der Unfallprävention investieren und mit einem ganz der Sicherheit gewidmeten Führungsprozess ihren Teil zur Sicherheit beitragen.

Das Flight Safety Management System LW

Das «Flight Safety Management System LW» besteht aus drei Hauptelementen: einem fest institutionalisierten Flugsicherheitsprozess, einer kompetenten Flugsicherheitsorganisation und einer zielgerichteten Vernetzung mit der Armee resp. dem VBS. Letzteres für die Beurteilung und Bearbeitung von Sicherheitsfragen aus übergeordneter Sicht.

Im *Flugsicherheitsprozess* werden die Risiken der Flugoperationen der Luftwaffe pro-aktiv analysiert und der Sicherheitsstandard reaktiv überwacht. Aus diesen Tätigkeiten können sich Sicherheitsempfehlungen ergeben, wel-

che vom Flight Safety Board beurteilt und ggf. bewilligt werden. Das Board wird vom Kdt Luftwaffe geführt. Gestützt auf die Sicherheitsempfehlungen erteilt das Flight Safety Board Sicherheitsaufträge an die entsprechenden Linienstellen, welche ihrerseits die Sicherheitsmassnahmen umsetzen. Mit diesen Massnahmen wird das Sicherheitsniveau positiv beeinflusst. Beim Flugsicherheitsprozess handelt es sich also um einen fest in der Organisation verankerten Führungsablauf für Flugsicherheitsthemen.

Die *Flugsicherheitsorganisation* mit ihren Experten stellt das Herzstück des Systems dar. Die heute für Sicherheitsbelange eingesetzten Ressourcen sind deutlich zu knapp angesetzt, halten keinem Quervergleich stand und genügen den Anforderungen an eine Hoch-Risiko-Organisation im heutigen Umfeld nicht mehr. Die Leistungen, die die Flugsicherheitsorganisation für die Luftwaffe zu erbringen hat, erfordern Fähigkeiten im Bereich des Risk-Managements, des Meldewesens, der Sicherheits-Audits, der Informationsaufarbeitung, der Flugsicherheitsausbildung und der Vor- und Unfalluntersuchung (Flight Safety Investigation). Die bisherige Praxis der Vor- und Unfalluntersuchung, bei welcher der Untersuchungsrichter die Unfallursache abklärt, stösst aufgrund neuer Erkenntnisse an ihre Grenzen. Im Rahmen des FSMS-LW wird eine justiz-unabhängige Flugunfalluntersuchung aufgebaut. Die Prozesse der Strafverfolgung werden künftig getrennt davon verlaufen.

Bei der vorgesehenen *Vernetzung mit der Armee und dem VBS in Sicherheitsfragen*, geht es um eine wichtige Komponente der Sicherheitsarchitektur. Der heute spürbare Überdruck im System wird massgeblich hervorgerufen durch das Ungleichgewicht zwischen den Zielen, den vorhandenen Mitteln und den erwarteten Leistungen der Luftwaffe. Dieser Druck hat ein solches Ausmass angenommen, dass er heute eine eigenständige Bedrohung im Risikoportfolio geworden ist und zwingend angesprochen werden muss. Wenn die geforderten Leistungen nur noch im Handstand erbracht werden können, wird es gefährlich. Das sind Probleme die von der Luftwaffe nicht alleine gelöst werden können. Im Verlaufe des Projektes soll deshalb versucht werden, eine Diskussionsplattform für sicherheitsrelevante



8. Januar 2007: Landevorfall.
F/A18 drehte um die eigene Achse.
Unfallursache: Technische Störung
im Fahrwerkgestänge.

Themen für Verantwortungsträger in der Armee und im VBS zu etablieren. Sie soll Transparenz schaffen und den Entscheidungsträgern jene Informationen zukommen lassen, die sie brauchen um die Verantwortung tragen zu können.

Erste Ergebnisse

Nach knapp einem Jahr Arbeit am Projekt zeigt es sich, dass sich Strukturen sehr schnell ändern lassen; nicht aber die Arbeitsweisen, Haltungen und Interpretationen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies führt dazu, dass sich ein grosser Teil der Projektarbeit in Form von Ausbildung und zielgerichteten Auseinandersetzungen mit dem Kader und den Mitarbeitern befasst. Dank der grossen Unterstützung seitens des Top-Kaders konnte der Flugsicherheitsprozess erfolgreich implementiert werden. Die ersten Ausschreibungen für die neuen Stellen in der Flugsicherheitsorganisation sind auf erfreulichen Anklang gestossen, so dass im nächsten Jahr mit einer «verstärkten Truppe» am Projekt gearbeitet werden kann. Als eigentliches Sorgenkind – neben der völlig überstrapazierten Personalsituation – entwickeln sich die Probleme rund um das Auslagern wesentlicher Leistungskomponenten der Luftwaffe. Leistungen, welche unlängst und nicht zuletzt im Rahmen der Neustrukturierung der Armee aus der Luftwaffe herausgelöst wurden. Hier sind Schnittstellen entstanden, die das Potenzial haben, sich zu

einem erheblichen Sicherheitsrisiko für die Flugoperationen zu entwickeln. Es wird unzählige Absprachen und Abmachungen mit den Partnern und Lieferanten der Luftwaffe bedingen, um diese Risiken in den Griff zu bekommen. Die Synergie-Effekte, die durch die vielen Umstrukturierungen erzielt wurden, werfen ihre Schatten auf die täglichen Operationen der Luftwaffe und hinterlassen ein etwas unordentliches Feld. Ein Feld, das aus Gründen der Sicherheit wieder in Ordnung gebracht werden muss. Das Flight Safety Management Systems ist unter anderem auch eine Antwort auf diese Herausforderung. Es versteht sich dabei aber als konstruktiver Wegbegleiter der Armee auf der Suche nach einer zeitgerechten Ausrichtung. ■



Oberst
Jürg Kobert
Berufsmilitärpilot, Chef
Flugsicherheit
8604 Volketswil



Oberst a D,
Executive MBA HSG
Martin Wyler
Aktiver Flugkapitän und
ehemaliger Militärpilot
8172 Niederglatt