

Was Manager von Piloten lernen können

Für unsere Investmentkonferenz „Trends 2018“ im kommenden April konnten wir mit Walter Drasl einen Gastredner gewinnen, der weiß, wie man auch in schwierigen Situationen einen kühlen Kopf bewahrt. Als kleine Einstimmung haben wir ein Gespräch mit dem ehemaligen Lufthansa-Kapitän und Geschäftsführer der Firma PRO TOURA, Flight and Space Events geführt.

Herr Drasl, Ihre Firma PRO TOURA bietet unter dem Label A2B Trainingseinheiten in professionellen Flugsimulatoren für Unternehmen und Privatpersonen an. Was können Manager oder Investoren von Piloten lernen?

Walter Drasl: A2B steht für Aviation to Business, also für den Transfer von Cockpit-Know-how in Unternehmen. So können Manager zum Beispiel von der Art und Weise der Zusammenarbeit im Cockpit lernen. Denn steile Hierarchien haben wir hier schon vor drei Jahrzehnten abgeschafft. Außerdem arbeiten wir nach den Prinzipien des Crew Resource Management, das ich für den Non-Aviation-Bereich gerne als Team Resource Management bezeichne.

Was ist darunter zu verstehen?

Im Cockpit folgen wir dem Grundsatz, dass das Team leistungsfähiger ist als das Individuum. Dafür haben wir Verhaltensnormen geschaffen. Dazu gehört eine eindeutige und zweifelsfreie Kommunikation über Hierarchiegrenzen hinweg, eine aktive und passive Kritikfähigkeit und eine ausgeprägte Feedbackkultur, um nur einige Beispiele zu nennen. Dieses Know-how vermitteln wir in Theoriemodulen und vertiefen das Erlernete in praktischen Übungen im Cockpit-Simulator. Wenn die Teilnehmer dann zielorientierte Entscheidungen unter Zeitdruck fällen müssen, erkennen sie sehr schnell, wie wichtig eine sys-



„Im Cockpit folgen wir dem Grundsatz, dass das Team leistungsfähiger ist als das Individuum.“

Walter Drasl,
Geschäftsführer PRO TOURA

tematische, strukturierte und teamorientierte Arbeitsweise ist. Diese Erfahrung hilft ihnen auch im eigenen Arbeitsalltag.

Wie realistisch ist der Flug im Simulator?

Das gesamte Training erfolgt ausschließlich auf den voll beweglichen Flugsimulatoren, die eins zu eins das reale Flugzeug nachbilden. Wie wirklichkeitstreu die „Level D Full Flight“-Simulatoren mit einem Gewicht von zwölf Tonnen und einem Anschaffungspreis von rund 15 Millionen Euro sind, zeigt folgendes Beispiel. Ich war Flugkapitän auf einer Boeing 737. Bei einer Umschulung auf die Boeing 747, den Jumbojet, hätte ich dessen Flugverhalten im Simulator sowohl im Normalbetrieb als auch in allen Notfallsituationen kennenlernen und trainieren können. Nach einer gewissen Anzahl von Trainingseinheiten wäre am Ende die Prüfung durch einen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes erfolgt. Nach dem erfolgreich bestandenen Checkflug wäre ich direkt zum realen Flugzeug gegangen und hätte unter Aufsicht eines erfahrenen Ausbildungskapitäns einen Linieneinsatz mit zahlenden Passagieren an Bord durchgeführt. Ich hätte bei der Umschulung dank der perfekten Simulation also keine einzige Minute Training im realen Flugzeug verbringen müssen.

Innerhalb der letzten 30 Jahre hat sich die Zahl der Fluggäste nahezu vervierfacht. Allein



Moderne Flugsimulatoren bilden das reale Flugzeug und dessen Flugverhalten eins zu eins nach.

im Jahr 2016 hoben weltweit mehr als 3,7 Milliarden Passagiere ab. Tendenz steigend. Gibt es eine Grenze, ab der das Gedränge am Himmel zu viel wird?

Die Freiheit am Himmel ist nicht grenzenlos, aber durch die Dreidimensionalität des Luftraums ist noch viel Platz da oben. Die Grenzen des Wachstums werden durch die Flughäfen gesetzt.

Das Flugzeug gilt als außerordentlich sicheres Verkehrsmittel. Dennoch leiden viele Menschen unter notorischer Flugangst. Was raten Sie diesen Personen?

Ich bin 22 Jahre geflogen und habe in dieser Zeit im Routinebetrieb nie eine brenzlige Situation erlebt. Das zeigt, Fliegen ist tatsächlich außerordentlich sicher. Wem diese persönliche Einschätzung nicht genügt, sollte bei uns ein Seminar gegen Flugangst besuchen. Das kostet wenig Geld, hat aber schon vielen Menschen mit Flugangst geholfen.

Die Autoindustrie arbeitet mit Hochdruck am autonomen Fahren. Auch in modernen Flugzeugen übernimmt die Technik mehr und mehr die Kontrolle. Halten Sie es für denkbar, dass die Cockpit-Crew eines Tages komplett überflüssig wird?

Auf die besonderen Stärken des Menschen, wie Kreativität, Flexibilität und die schnelle Beurtei-

lung gerade auch von unvorhergesehenen Situationen, werden wir noch lange nicht verzichten können. Die heutige moderne Technik in den Flugzeugen hat auch nicht die Kontrolle über das Flugzeug, sie unterstützt lediglich die Crew bei der Durchführung des Fluges. Auch wird bei der Diskussion über die autonome Fortbewegung noch ein weiterer entscheidender Faktor außer Acht gelassen: Die Gefahr eines Eingriffs von außen auf das autonome Gefährt. Wir erleben es doch tagtäglich, wie es Unbefugten gelingt, in scheinbar noch so sichere Systeme einzudringen. Alleine aus diesem Grund glaube ich nicht daran, dass ein ziviles Passagierflugzeug in den nächsten zwei oder drei Jahrzehnten ohne Cockpit-Crew abheben wird.

Piloten gelten gemeinhin als humorvolle Menschen, die ihre Passagiere gerne auch mal mit heiteren Bordfunk-Sprüchen zum Lachen bringen. Was ist Ihr Lieblingsspruch?

„Wer das Fliegen hat erfunden, hat an das Landen nicht gedacht. Sonst hätte es soeben nicht so fürchterlich gekracht.“ Der Spruch stammt vom Kapitän eines Lufthansa-Jumbos nach einer nicht so sanften Landung in Denpasar auf Bali. □

„Ich bin 22 Jahre geflogen und habe in dieser Zeit im Routinebetrieb nie eine brenzlige Situation erlebt.“