

# Die Qualitätssicherung „nichttechnischer“ Fähigkeiten von Linienpiloten

Quality Management of “Non Technical Skills” of Pilots

Peter Grössenbrunner & Wolf-Dietrich Zuzan

## Zusammenfassung

*Durch die Implementierung von Joint Aviation Regulations in das österreichische Luftfahrtrecht werden die so genannten nichttechnischen Fähigkeiten von Piloten als zusätzliche Qualitätskriterien der Flugsicherheit eingeführt. Diese traditionell und prima vista nicht zu den angestammten Fähigkeiten eines Piloten zählenden non technical skills oder auch soft skills – hier mit nichttechnisch übersetzt – betreffen die Fähigkeiten*

- zur Zusammenarbeit,
- zum Management,
- zur richtigen Einschätzung der Situation und
- zum Treffen von angemessenen Entscheidungen (FLIN R. et al., 1998).

*Für den Linienpiloten sind die Reglementierungen am umfassendsten und werden hier auszugsweise vorgestellt. In eingeschränkter Form gelten sie auch für Berufspiloten und Privatpiloten. Wenngleich die Joint Aviation Regulations im Interesse der Flugsicherheit erlassen wurde, ist es offensichtlich, dass die Beherrschung der angesprochenen Fähigkeiten weiteren Qualitätskriterien des Flugbetriebes, wie der Wirtschaftlichkeit, der Pünktlichkeit und dem Passagierkomfort dienlich ist. Dadurch erlangen die in den Joint Aviation Regulations beschriebenen nichttechnischen Qualitätskriterien – sie können überwiegend als psychologische Fähigkeiten bezeichnet werden – Vorbildwirkung für jeden anderen Beruf und Tätigkeitszweig sowie für Unternehmen außerhalb der Luftfahrt. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Bemühungen hingewiesen in den Bereichen Kraftfahrwesen und Eisenbahnwesen die Fahrtauglichkeit und die Fahreignung zu bestimmen (NICKEL & SARDI, 2006).*

## Abstract

*As a consequence of the implementation of the Joint Aviation Regulations in the Austrian Aviation Law non technical skills of pilot become additional quality criteria of flight safety regulations. These skills refer to team work, management, situational awareness and*

*decision making. These regulations are most comprehensive for airline pilots and are described in extracts in this article, however they are also applicable to commercial and private pilots to a lesser extend. Although these abilities shall enhance flight safety they also will improve other criteria of flight operations as economy, punctuality and passenger comfort. The application of these primarily psychological abilities can be an example for other organizations and jobs especially in the high risk – low tolerance domain.*

## 1. Entwicklung

Trotz der enormen Steigerung der Flugsicherheit durch technische Innovationen und der Anstrengungen in Ausbildung und Training sind über die Jahrzehnte hinweg unverändert drei von vier Flugunfällen auf die Cockpitbesatzung zurückzuführen (ICAO Circular 216-AN/131, 1989; Boeing 2005). Eine Analyse der Flugunfälle von fünf Jahrzehnten veranlasste 1986 den damaligen Leiter der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Agency, FAA), Admiral Donald ENGEN, zur Aussage und Forderung: „Wir haben uns fünfzig Jahre der Hardware gewidmet. Es ist Zeit sich dem Menschen zuzuwenden“. Dabei hatte erst 1975 die International Air Transport Association in einer Konferenz über Flugsicherheit (IATA, 1975) den Faktor Mensch zum Themenschwerpunkt erhoben. 17 Monate später kam es zum bisher schwerwiegendsten Flugunfall in Teneriffa. Die wissenschaftliche Aufbereitung dieser und der folgenden Katastrophen von Three Mile Island, Tschernobyl, Barings Bank, Teneriffa, King’s Cross Underground, Herald of Free Enterprise, Challenger, Bhopal, Piper Alpha durch die Organisationspsychologen WAGENAAR (1986) und REASON (1979, 1987, 1990, 1998) führten zu einem Paradigmenwechsel im Sicherheitsmanagement und begründeten die Technologie der Humanfaktoren. Sie wurde durch die Internationale Zivilluftfahrt zum Industriestandard erhoben (ICAO Circular 216-AN/131, 1989; ICAO Doc 9683-AN, 1998).