

Safty comes first oder Segelfliegen ist gefährlich

Von Bruno Gantenbrink

Mein Vortrag ist als Festvortrag angekündigt. Was erwartet man von einem Festvortrag? Etwas Erfreuliches, Erbauliches, jedenfalls etwas Positives. Zumindest nichts, was das Bild stört. Nun, in diesem Sinne ist mein Vortrag kein Festvortrag. Was kann man schon Erfreuliches oder Festliches zum Thema Sicherheit sagen? Bei meinem Vortrag nehme ich bewusst in Kauf, dass ich Euch erschrecke, provoziere, mindestens nachdenklich mache. Jede dieser Reaktionen ist beabsichtigt. Ich werde auch keine Rücksicht darauf nehmen, ob das, was ich sage, eine positive oder negative Schlagzeile in der Presse macht. Und wenn im nachhinein jemand zu mir kommt und sagt: „Musstest Du unbedingt unser Nest beschmutzen, wo Presse im Saal war, wo fremde Leute zuhörten“, so wird mich dieser Vorwurf nicht treffen.

Wenn man alles das, was im Segelflug wichtig und wissenschaftlich ist, in einem großen Werk zusammenfassen wollte, so müsste das meiner Ansicht nach in vier große Kapitel gegliedert sein.

Ein erstes Kapitel könnte von der Freiheit des Segelfluges handeln. Hier würden wir natürlich die Schönheit und Majestätik des Segelfliegens beschreiben. Wir würden aber auch die Probleme und Faktoren behandeln müssen, die unsere Freiheit gefährden – denn der Luftraum und die Probleme, die wir damit haben sowie die steigende Zahl sinnloser Vorschriften, die uns die Zulassung von Geräten und Piloten und Fluggeländen immer schwieriger machen, gibt genügend Anlass zum Nachdenken. Auch unseren Umgang mit unserer Umwelt müssten wir in diesem Kapitel definieren.

Für ein weiteres Kapitel könnte die Überschrift lauten: Die Möglichkeit zum Segelfliegen.

Wir hätten darin all die Organisationsfragen zu lösen, die uns in letzter Zeit wirklich bewegten. Neben Strukturfragen: Wie organisieren wir uns im großen und kleinen; wie wird die Ausbildung organisiert; wie sehen unsere Prüf- und Zulassungsvorschriften aus? In diesem Kapitel müsste man natürlich auch über die Kosten und deren Finanzierung sprechen, denn zum guten Schluss müssen wir uns unseren Sport auch leisten können.

Ein drittes Kapitel würde von den notwendigen Fähigkeiten handeln. Man würde dann all die Kenntnisse vermitteln, die wir brauchen, um unseren Sport auszuüben. Die Theorie, die Aerodynamik, die Meteorologie, Segelflugtheorie, Flugtechnik und vieles andere mehr.

Diese ersten drei Kapitel nehmen allein schon einen Zeitanteil von mehr als 95 Prozent unserer Aufmerksamkeit, erst recht unserer Aktivitäten in Anspruch. Mindestens ist es das, was ich aus meiner Erfahrung kenne, auch wenn ich einmal an die Vortragsprogramme von Segelfliegerlagern in den letzten Jahren zurückdenke.

Für das vierte Kapitel bleibt wenig Zeit und Aufmerksamkeit übrig. Und dieses Kapitel müsste davon handeln, wie man unseren Sport überlebt. Es müsste mit Flugsicherheit überschrieben sein. Nach meinem Gefühl und meinem Verständnis müssten diese vier Kapitel ungefähr gleichgewichtig sein. Die Gleichgewichtung ist aber nicht gegeben. Allein die Nachlässigkeit also, mit der wir das Kapitel Flugsicherheit in unserem Alltag behandeln, führt mich zu der Hypothese, dass wir mit der Flugsicherheit ein Problem haben.

Der eine oder andere mag jetzt denken: „Er übertreibt. Er übt sich in Schwarzmalerei. Und das ist ja auch verständlich, denn er möchte aus seinem Thema etwas machen. Also bläst er es auf, um es wichtig zu machen. Wir wissen doch alle, es gibt nichts auf der Welt, was völlig ungefährlich ist. Auch Segelfliegen ist nicht völlig ungefährlich. Aber eins wissen wir doch auch: Das Gefährlichste am Segelfliegen ist bekanntermassen die Fahrt zum Flugplatz.“

Jeder hat diesen Satz schon benutzt, oder man hat ihn zumindest schon gehört. Ich weiß noch genau, wie ich ihn zum ersten Mal gehört habe, als ich als 14-jähriger Junge von meinem Vater auf dem Flugplatz abgeliefert wurde. Und er erkundigte sich natürlich besorgt nach möglichen Gefahren für seinen Filius und bekam diesen Satz in meinem Beisein vom Fluglehrer zu hören.

Wenn die Aussage stimmt und sei es auch nur ungefähr, dann hätten wir mit Flugsicherheit überhaupt kein Problem, dann wäre das Thema eine „Quantite negligeable“. Ich könnte den Vortrag hier abbrechen und wir könnten uns anderen Dingen widmen. Es lohnt sich also, einmal genauer hinzusehen, ob dieser Satz wirklich so stimmt.

Ich möchte dies - die Untersuchung der Wahrhaftigkeit dieses Satzes - auf eine subtile, man mag sogar denken makabre Weise vornehmen. Aber der Zweck heiligt in diesem Moment die Mittel. Ich verzichte darauf, eine dieser relativierenden Statistiken zu benutzen, die das Luftfahrtbundesamt herausgibt. In denen von Unfällen pro 1'000 Starts oder Toten pro 1'000 Flugstunden die Rede ist. Solche Statistiken sagen nicht viel. Sie drücken nicht aus, was viel und was wenig ist. Wie viele Tote pro 100'000 Starts sind zu viel und wie viele sind wenig? Wie viele sind akzeptabel? Solche relativierenden Zahlen fahren nicht unter die Haut. Man kann damit niemanden erreichen. Ich möchte diesen Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, an meiner ganz persönlichen Statistik messen.

Dazu habe ich drei Listen geführt. Ich habe in die Liste 1 die Namen der Kameraden geschrieben, die ich im Luftsport verloren habe. In einer zweiten Liste habe ich die Namen derjenigen Kameraden vermerkt, die ich auf dem Weg zum Flugplatz - unterwegs mit dem Auto oder dem Fahrrad - verloren habe. Und um den Überblick komplett zu machen, habe ich eine Liste drei geführt, in die ich die Namen von Segelfliegern aufgenommen habe, die ich überhaupt im Straßenverkehr verloren habe.

Nun, um es kurz zu machen: Liste eins enthält ungefähr 30 Namen. Ich will nur einige der prominentesten hier anführen, weil ich glaube, dass sie allgemein bekannt sind. Viele Namen, von denen ich glaube, dass sie die meisten nicht kennen, will ich für mich behalten. Aus Deutschland waren das in den letzten Jahren: Helmut Reichmann, Ernst Gernot Peter, Hans Glöckl, Georg Eckle, Horst und dann auch noch tragischerweise einige Jahre später seine Frau Marlis Kall. Aus Österreich: Rudi Göbel, Alf Schubert. Aus Belgien: Professor Sander. Aus Frankreich: Sidot und Daniel Quemere, Cheffluglehrer von St. Auban. Aus den Niederlanden: Kees Musters. Aus Südafrika: Heini Heiriss. Wie gesagt, das sind nur einige der prominenteren Namen.

Nun zur Liste zwei. Für diese Liste gibt es absolut keine Meldungen. Auf dem Weg zum Flugplatz habe ich überhaupt keinen Freund verloren. Und ich war auch einigermaßen überrascht, dass die Liste drei mit Segelfliegern, die ich im Straßenverkehr verloren habe, für mich jedenfalls keine Einträge hatte.

Wenn man sich darüber hinaus vor Augen führt, dass wir in den letzten 20 Jahren mit Harro Wödl, den ich noch dazu nehme, auch wenn ich ihn nicht persönlich kennengelernt habe, drei Weltmeister verloren haben - wir hatten aber nur ungefähr 30

- und in den letzten zehn Jahren drei ehemalige Deutsche Meister - wir hatten weniger als 30 -, so kann es einem schon einen Schauer über den Rücken jagen. Mit zirka 10 Prozent Chance ist man selber dabei .

Meine persönliche Statistik führt mich zu der Erkenntnis, dass Segelfliegen mindestens um den Faktor 30 gefährlicher ist als Auto fahren. Denn jeder Segelflieger hat ja auch einen Führerschein. Und es ist wahrscheinlich um den Faktor 1000 gefährlicher als die Fahrt zum Flugplatz. Dabei sollte ich zugeben, dass es Unterschiede geben mag und sogar gibt. Dass der Segelflug im Bereich Ausbildung relativ ungefährlicher ist. In der Ausbildung passiert meiner Kenntnis nach am wenigsten. Und dass Überlandfliegen wahrscheinlich gefährlicher ist als die Ausbildung. Und dass Wettbewerbsfliegen dann vielleicht noch gefährlicher ist als das Überlandfliegen. Aber selbst wenn ich das einräume, so relativiert das bestenfalls den Sachverhalt, insbesondere da die Ausbildung für alle nur eine Durchgangsstation ist und danach immer mehr Segelflieger zum Überlandfliegen und Wettbewerbsfliegen drängen.

Nach allem was ich vom Segelfliegen kenne, was ich davon verstehe, glaube ich, dass der Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, das Dümme und Ignoranteste ist, was mir in unserem Sport untergekommen ist.

Man könnte sagen, dass diejenigen, die den Satz kritiklos glauben und benutzen, vielleicht nur dumm sind. Diejenigen aber, die es besser wissen und die ihn nur deshalb benutzen, weil sie die Öffentlichkeit beschwichtigen wollen oder weil ihnen der Gebrauch dieses Satzes eine positive Meldung in der Presse verschafft, die handeln unverantwortlich. Das Gegenteil ist nämlich richtig. In der drastischen Diktion meiner Kinder würde ich sagen: "Segelfliegen ist saugefährlich"!

Es ist gefährlicher als alles andere, was ich sonst in meinem Leben tue oder kenne. Warum ich nicht aufhöre? Eine gute Frage. Ich höre nicht auf, weil es mir mehr Spaß macht und mehr Freude bereitet als alles andere, was ich mir als Alternative dazu vorstellen könnte.

Ausschlaggebend ist aber ein zweiter Grund und der ist der entscheidendere und deshalb halte ich auch diesen Vortrag: Ich glaube, dass Segelfliegen nicht naturgesetzlich so gefährlich ist, wie es ist. Es könnte wesentlich ungefährlicher sein, wenn wir uns der Gefahren stärker bewusst wären und wenn wir uns dann auch entsprechend verhalten würden. Was wir leider nicht tun.

Ich für meinen Teil bin mir sehr bewusst, wie gefährlich Segelfliegen ist und ich bemühe mich, mich entsprechend zu verhalten. Ich habe deswegen die Hoffnung, dass ich als Individuum die Statistik schlagen kann. Wenn ich diese Hoffnung nicht hätte, wenn für mich Segelfliegen so gefährlich wäre, wie es dem statistischen Durchschnitt nach tatsächlich ist, würde ich sofort aufhören.

Fast alle Freunde, die ich beim Segelfliegen verloren habe, sind wegen „human errors“, wegen Pilotenfehler umgekommen. Es waren teilweise lächerliche Kleinigkeiten, Nachlässigkeiten simpelster Art mit fatalen Folgen. Sie sind deswegen tot, weil für sie im entscheidenden Moment andere Dinge wichtiger waren als Flugsicherheit. Wenn Segelfliegen weniger gefährlich werden soll, als es tatsächlich ist, dann reicht nicht die eine oder andere Maßnahme. Es muss sich die grundsätzliche Einstellung ändern. Und die grundsätzliche Einstellung kann sich überhaupt nur ändern, wenn wir die Gefahr, in die wir uns fast täglich begeben, realistisch einschätzen. Und deshalb habe ich mich soeben in so drastischer Weise gegen den gedankenlosen Gebrauch und die Weiterverbreitung des Satzes gewandt, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz.

Jemand der mit diesem Satz das Segelfliegen beginnt, von dem kann man wahrscheinlich nie wieder im Leben erwarten können, dass er die Gefahr begreift, in die er sich begibt. Denn wenn er an diesen Satz glaubt, braucht er sich keine Gedanken zu machen.

Und Sorglosigkeit ist der Tod jedes Sicherheitsbewusstseins. Die allgemeine Haltung, die vielmehr häufig anzutreffen ist, ist die Beschwichtigungs-, die Verdrängungshaltung. Im Unterbewusstsein spürt man zwar, dass da was vorhanden ist, aber man möchte nicht darüber reden, dass es gefährlich ist.

Warum ist die realistische Einschätzung des Risikos so wichtig? Weil davon unsere Strategie abhängt, wie wir mit der Gefahr umgehen.

Es gibt nichts ohne Risiko, das wissen wir. Selbst wenn wir am Morgen nicht aufstehen, sondern im Bett liegen bleiben, könnten wir uns ein Szenario ausdenken, bei dem uns etwas Schlimmes widerfährt. Aber wir würden uns deswegen wohl keine Sorgen machen. Es gibt zwei ganz unterschiedliche Arten von Gefahren. Das eine sind die typischen Alltagsgefahren und als zweites die wirklich gefährlichen Dinge. Mit diesen beiden Gruppen von Gefahren gehen die Menschen ganz unterschiedlich um.

Da ist die Gruppe der Alltagsgefahren, im Haushalt, bei Sport und Spiel. Zum Beispiel: Jeder von uns weiß, dass in der Bundesrepublik eine bestimmte Anzahl von Menschen von umstürzenden Bäumen erschlagen wird. Und trotzdem spaziert man durch den Wald ohne Angst, von einem Baum erschlagen zu werden.

Bei Alltagsgefahren sind keine besonderen Vorkehrungen notwendig. Man kann hier auf das Glück vertrauen, dass nichts passieren wird, denn diese Gefahren sind ja ganz extrem selten. Es ist unglaublich extrem selten, dass jemand von einem umstürzenden Baum erschlagen wird. Auf der anderen Seite gibt es die wirklich gefährlichen Dinge. Bei den wirklich gefährlichen Dingen sind besondere Vorkehrungen erforderlich. Die Strategie kann nicht darin bestehen, dass man einfach darauf vertraut, dass es nicht einen selbst, sondern jemand anderen trifft. Die Strategie muss darin bestehen, die Gefahren von vornherein zu vermeiden, oder weil das zu 100 Prozent gar nicht geht, sie möglichst klein und damit vertretbar zu halten.

Notwendig ist das, weil diese Gefahren eben nicht unwahrscheinlich selten sind, sondern relativ wahrscheinlich. Und die Gefahr, beim Segelfliegen zu verunglücken - deshalb habe ich die makabre Statistik eben bewusst angeführt - ist unakzeptabel hoch. Segelfliegen ist eben keine dieser vernachlässigbaren typischen Alltagsgefahren. Besondere Maßnahmen, unseren Sport zu überleben, wären erforderlich.

Oft habe ich den Eindruck, dass das Segelfliegen zu den unvermeidbaren Alltagsgefahren gezählt wird.

Und der idiotische Satz, dass Segelfliegen nicht so gefährlich wäre wie die Fahrt zum Flugplatz, macht das deutlich. Unser Gefahrenbewusstsein ist unterentwickelt. Wir sind nicht besorgt, dass ausgerechnet uns etwas passieren könnte, anderen vielleicht, aber nicht ausgerechnet uns. Für die Sicherheit, da haben wir unsere Experten unsere Flugsicherheitsinspektoren. Die machen das schon. Bei denen ist das Thema gut aufgehoben. Wir selbst können uns statt dessen den anderen Aspekten des Segelfliegens widmen.

Das, was uns die Sicherheitsinspektoren vermitteln, können bestenfalls zusätzliche Erkenntnisse, Ratschläge sein. Umsetzen müssen wir das selber. Wir müssen uns vielmehr selbst aktiv um das Thema kümmern.

Dass dies hier kein Gerede ist, dass unser Sicherheitsbewusstsein tatsächlich unterentwickelt ist, das will ich an nur zwei Beispielen illustrieren. Beispiel eins: Ich erinnere an die Deutschen Segelflugmeisterschaften 1990 in Bückeburg. Wir hatten unterschiedliche Startverfahren. Die Offene Klasse flog mit Fototime und unbegrenzter Höhenfreigabe ab, die anderen hatten eine Startlinie, die in der Regel bei 1'000 m in der Höhe begrenzt war.

An einem heißen Tag ging es am nahen Wiehengebirge deutlich über die Inversion hinauf, bis auf über 2'000 m. Da lag auch der Abflugpunkt der Offenen Klasse, die verständlicherweise so hoch wie möglich abfliegen wollte. Das war schon gefährlich genug. Denn da kreisten 35 Offene-Klasse-Flugzeuge in einem Bart, der so richtig in die Inversion pfefferte, deutlich höher als alle anderen. Und wer weiß, was im letzten, oberen Teil der Blauthermik passiert, wenn die Thermik an den Deckel stößt, der wird mich verstehen.

Denn da kann es passieren, dass man dort, wo man gerade noch Steigen hatte, schon im nächsten Kreis Sinken hat. Die Luft ist dort extrem verwirbelt. Der letzte Teil ist also besonders ungemütlich, weil sich dort die Flugzeuge höhenmäßig heftig gegeneinander verschieben .

Dass sich nun 35 Offene-Klasse-Flugzeuge in diesem letzten Teil aufhielten, war vom Abflugverfahren her verständlich. Sie hatten einen Nutzen davon. Doch was die 80 Standard- und Rennklasseflugzeuge freiwillig da oben taten, das wird mir ewig unbegreiflich bleiben. Denn das einzige, was die da oben taten, war zu warten, dass 1'000 m tiefer ihre Abfluglinie geöffnet wurde. Und als die offen war, zogen sie ihre Bremsklappen und stürzten mit 200 km/h 1'000 m tiefer runter.

Die Tatsache, dass die Piloten zuvor dort oben mit letztem Einsatz die letzten 50 m erkurbeln wollten, kann nur bedeuten, dass etwas mit ihrer Einstellung nicht stimmt. Und es waren fast alle dabei. Es könnte schon deshalb etwas mit ihnen nicht stimmen, weil sie überhaupt keine Vorteile davon hatten und sich völlig unnütz in eine Gefahr begaben. Denn das Kreisen in solch großen Pulks, das sollte man doch soweit möglich vermeiden. Vor dem Beginn des Wettbewerbsfluges ist das in aller Regel ohne Inkaufnahme von Nachteilen möglich. Da sollte man sein Pulver doch trocken halten für die Zeit, in der es wirklich um etwas geht. Die Standard- und Rennklassenflieger, die da so verbissen um die letzten Meter kurbelten, hatten dadurch nicht nur keinen Nutzen, sie handelten sich sogar dicke Nachteile ein. Sie brauchten später einen relativ langen Sturzgleitflug, um zur Abfluglinie herunterzukommen. Klüger wäre es doch gewesen, sich dicht neben die Startlinie zu setzen, damit man jederzeit abfliegen kann und seine Konkurrenten im Blick hat. Das war doch aus der Position in 2'300 m gar nicht gegeben. Die Piloten der 15-m-Klassen haben mithin nicht nur etwas getan, was der Sicherheit abträglich war, sie haben auch noch Nachteile für sich in Kauf genommen.

Das nenne ich mangelndes Sicherheitsbewusstsein; sie hatten überhaupt nicht nachgedacht.

Man kann natürlich sagen, beim Pulkfliegen passiert nicht viel. Das wundert mich eigentlich auch immer wieder, dass da nichts oder so wenig passiert

Das ist ganz erstaunlich. Je größer die Pulks, desto weniger passiert. Vielleicht ist dies auch so, weil alle soviel Angst haben und gut aufpassen. Aber eins kann man auch sagen, förderlich für die Sicherheit ist es bestimmt auch nicht. Also sinnvoller wäre es gewesen, wenn sie in 1'400 bis 1'500 m im Aufwind gekreist hätten, sich ein bisschen verteilt hätten, jedenfalls nicht bis ganz nach oben gegangen wären.

Ein zweites Beispiel: Es kommt immer wieder vor und es ist offensichtlich nicht auszurotten, dass bei Meisterschaften die Steckenführungen so gewählt werden, dass es zu Gegenkursen kommt oder dass Klassen auf praktisch gleiche Aufgaben geschickt werden.

An den ersten zwei, drei Tagen wird dies noch relativ gut beachtet, doch dann lässt dies zunehmend nach. Auch da kann etwas nicht stimmen. Unternehmen kann man sehr leicht etwas dagegen: Da die Bedingungen für alle einer Klasse gleich sind, spricht doch überhaupt nichts dagegen, selbst unter Inkaufnahme von Wettvernachteilen, die Klassen so zu separieren, dass sie sich möglichst während des ganzen Tages nicht sehen. Dass es hier immer wieder zu Massierungen kommt, ist völlig unverständlich und zeugt von einem mangelnden Bewusstsein der Gefahr, die damit verbunden ist.

Drittes Beispiel und das soll auch ein positives Beispiel sein: Als ich im letzten Sommer bei den US-Nationals in der Rennklasse mit geflogen bin, da gab es dort etwas, was mich tief beeindruckt hat. Jeden Morgen zu Beginn des Briefings gab es dort einen „Safetytalk“. Am Tag vorher wurde jemand ausgeguckt und dazu bestimmt, am nächsten Morgen zehn Minuten etwas zum Thema Sicherheit zu sagen. Manchmal waren es Allgemeinplätze, nicht jeder ist ein geborener Redner.

Aber es sind ja alles gestandene Leute, die da fliegen. Übrigens Leute, die herumgekommen sind und da hatte schon fast jeder etwas Bemerkenswertes beizutragen. Meistens aber war ich sehr beeindruckt von den wirklich guten Gedanken, die vorgetragen wurden. Und die Zuhörer hörten auch aufmerksam zu. Ich hatte nicht den Eindruck, dass die schon mit ihrer Flugvorbereitung beschäftigt waren. Die waren ernsthaft an dem Thema Sicherheit interessiert.

Warum passiert so etwas bei uns nicht?

Bei uns werden, wenn wir Deutsche Meisterschaften fliegen, während des Briefings Punkte der Aus-schreibung oder Fragen jener besprochen, die zu faul waren, die Ausschreibung zu lesen. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir uns jemals in dieser Weise zum Thema Sicherheit Gedanken gemacht hätten.

Ich bin bestimmt kein Sicherheitspapst. Ich habe das Thema Sicherheit auch nicht erfunden. Ich weiß außerdem, wo ich selbst die größten Defizite habe, aber ich weiß auch, wovon ich rede. Ich habe, das sind inzwischen gut zwanzig Jahre her, nur knapp und mit viel Glück überlebt. Bei dem Unfall, den ich gebaut habe, sind normalerweise 80 Prozent der Leute tot. Und von den übrigen 20 Prozent ist noch über die Hälfte so schwer verletzt, dass sie ihres Lebens nie mehr froh werden.

Soviel Glück hat man nur mal im Leben. Und seitdem versuche ich, aufzupassen. Und ich glaube, dass ich deutlich besser bin als der Durchschnitt, bestimmt nicht perfekt, aber deutlich besser.

Denn wenn ich das nicht glauben würde, dann müsste ich eigentlich sofort aufhören aus Verantwortung meiner Familie gegenüber, meinem Unternehmen und mir selbst gegenüber.

Konkurrenten von mir wissen, dass ich bestimmte Dinge einfach nicht tue. Ich erinnere mich an eine Situation bei der Weltmeisterschaft 1985 in Italien, wo ich zusammen mit Klaus Holighaus in Problemen war. Klaus Holighaus - er war ein wenig höher als ich - flog in leichtem Regen durch einen Pass mit böigem Wind von einer Seite. Das heißt, wir wussten gar nicht richtig, wo der Wind herkam – wir konnten auch in ein Lee tauchen. Unsere Höhe über Grund war höchstens 60 bis 70 m und wir hatten noch 1 bis

2 km zum Pass zu fliegen. Und obwohl der Durchflug möglich schien - Klaus Holighaus war schon praktisch durch - drehte ich ab, zurück ins schlechte Wetter. Ich verabschiedete mich in diesem Moment aus dem Reigen der Piloten, die sich ernsthaft um den Weltmeistertitel Gedanken machen konnten. Aber es hat mir nie leid getan.

Auch bei mir hätte der Durchflug vielleicht - zu 99 Prozent sogar - geklappt. Klaus war – etwas höher – durchgekommen und bei mir wäre es, wenn nichts dazwischengekommen wäre, gerade eben auch gegangen. Aber es hätte nur das geringste schief zu gehen brauchen, nur dass ich Klaus falsch verstanden hätte, ob der nun links oder rechts flog – das macht ja in einem Pass einen großen Unterschied – dann hätte ich oben in dem Pass gelegen und der war völlig unlandbar.

Ich bin durchaus bereit, Risiken einzugehen. Ich bin sogar bereit, im Wettbewerb höhere Risiken einzugehen als normalerweise. Diese Statement hört sich fast verwerflich an. Es ist aber nur auf den ersten Blick so verwerflich. Denn wenn man für den Wettbewerb kein Risiko eingehen dürfte, könnte man damit auch gleich den ganzen Segelflug einstellen beziehungsweise ad absurdum führen. Denn auf jeden Fall ist Segelfliegen gefährlicher, als wenn wir nicht Segelfliegen würden.

Wenn ich also bereit sind, für das Segelfliegen ein Risiko einzugehen, warum nicht auch für den Wettbewerb?

Worauf es ankommt, ist etwas ganz anderes. Nämlich die permanente Überlegung, ob etwas, was ich tue, das Risiko wert ist. Wie hoch ist das Risiko? Ist es vertretbar? Was kann man zur Verringerung tun?

Mit der lapidaren und simplen Feststellung, dass man etwas für gefährlich hält, kann man den gesamten Segelflug – einschließlich der Fahrt zum Flugplatz – in Frage stellen. Denn alles ist mehr oder weniger gefährlich. Und alle anderen Sportarten ebenso. Das will auch keiner.

Was also ist zu tun?

Jeder einzelne muss für sich eine Sicherheitsstrategie entwickeln. Am einfachsten ist es damit zu beginnen, die Risiken zu eliminieren, die völlig überflüssig weil ohne Nutzen sind. In einem Pulk zu kurbeln, ohne dass man das aus zwingenden Gründen wirklich muss, ist einfach Dummheit. Und wir alle machen zu viele dumme Sachen.

Darüber hinaus sollten wir uns der Risiken bewusst sein, die wir eingehen, darüber nachdenken, wie wir sie möglichst klein halten und uns Grenzen setzen, die wir nicht überschreiten.

Wir sollten permanent etwas Angst haben oder, mit anderen Worten gesagt, besorgt sein, denn nur der, der besorgt ist, passt auch bei den simplen Dingen auf, deren Nichtbeachtung oft die Ursache für Schlimmes ist.

Für sich selbst eine risikobewusste Sicherheitsstrategie zu haben, ist jedenfalls die weitaus erfolgreichere Methode, unseren Sport zu überleben, als nur darauf zu hoffen, dass man etwas mehr Glück hat als die Freunde, die es trifft.