

Bruno Gantenbrink

## Varnost letenja

(predavanje na letnem srečanju nemških jadralnih pilotov)

Moje predavanje je najavljeno kot slavnostni govor. In kaj se pričakuje od takega govora? Nekaj razveseljivega, spodbudnega, vsekakor nekaj pozitivnega. Nikakor nič takega, kar bi pokvarilo sliko. No, glede tega moje predavanje pač ni slavnostni govor. Kaj pa sploh lahko povemo veselega ali slovesnega o varnosti? Zavestno jemljem v zakup, da vas bom z mojim predavanjem prestrašil, izzval ali vsaj prisilil k razmišljanju. Vsak od teh odzivov bo primeren. Prav nič se tudi ne bom oziral na to, ali bodo moje besede zbudile pozitivno ali negativno pozornost v tisku. In če bo pozneje kdo pristopil k meni in mi rekel: »Kaj res nujno moraš o nas grdo govoriti, ko so v dvorani predstavniki tiska, ko nas poslušajo drugi«, me tak očitek ne bo prizadel.

Če želimo vse, kar je v jadralnem letenju pomembno in vredno vedeti, predstaviti celovito, je po mojem mnenju to celoto treba razdeliti na štiri velika poglavja.

Prvo poglavje je lahko namenjeno svobodi jadralnega letenja. Tu bi seveda opisovali lepoto in veličastnost tega letenja. Toda obravnavati moramo tudi probleme in dejavnike, ki ogrožajo to našo svobodo – kajti zadosten razlog za razmislek nam nudi že delitev zračnega prostora in s tem povezani problemi, kot tudi rastoče število nesmiselnih predpisov, ki nam vedno bolj otežujejo pridobivanje dovoljenj za letala, pilote in letališča. Tudi naš odnos do okolja moramo opredeliti v tem poglavju.

Naslednje poglavje bi lahko imelo naslov: Možnosti jadralnega letenja. Tu bi morali vključiti vsa organizacijska vprašanja, s katerimi se v zadnjem času resnično veliko ukvarjamo. Na primer: kako smo organizirani na višji in nižji ravni; kako naj bi bilo organizirano usposabljanje; kakšni so naši predpisi o preverjanjih in dovoljenjih? V tem poglavju bi seveda morali govoriti tudi o stroških in financiranju, saj moramo biti sposobni naš šport večinoma sami financirati.

Tretje poglavje bi se ukvarjalo z nujnim usposabljanjem za jadralno letenje. Posredovati bi bilo treba vse znanje, ki ga potrebujemo za izvajanje našega športa: aerodinamiko, meteorologijo, teorijo letenja, letalsko tehniko in še mnogo drugega.

Ta prva tri poglavja obsegajo v časovnem deležu že več kot 95% naše pozornosti, pač v skladu z našimi potrebami. Takšne vsaj so tudi moje izkušnje, če pogledam programe predstavitev na srečanjih jadralnih pilotov v preteklih letih.

Za četrto poglavje ostane le malo časa in pozornosti. In to poglavje bi moralo obravnavati, kako preživeti v našem športu. Moralo bi biti naslovljeno: Varnost letenja. Po mojem mnenju in razumevanju bi naj bila ta štiri poglavja približno uravnotežena. Ta uravnoteženost pa ni dosežena. Enaka zaniknost torej, s kakršno vsakodnevno obravnavamo varnost letenja in zaradi česar predpostavljam, da imamo problem z varnostjo letenja.

Ob tem bi si kdo lahko mislil: "Pretirava. Vse poskuša naslikati črno. To je seveda razumljivo, ker želi svojo tematiko narediti zanimivo. Torej jo napihuje, da bi jo predstavil kot pomembno. Vsi pa vemo, da na svetu ni ničesar, kar bi bilo popolnoma varno. Tudi jadralno letenje ni povsem varno. Vendar nekaj le vemo: znano je, da je pri jadralnem letenju najbolj nevarna vožnja z avtom do letališča."

Vsakdo je že uporabil ta stavek ali pa ga je vsaj že slišal. Dobro se še spomnim, da sem ga prvič slišal, ko me je kot 14-letnega fanta moj oče pripeljal na letališče. Seveda je v skrbeh za svojega sina povpraševal o morebitnih nevarnostih in učitelj letenja mu je vpričo mene povedal omenjeni stavek.

Če bi bila ta trditev resnična in bi ne bilo nobene nevarnosti, potem varnost letenja sploh ni problem, ta tema pa je odvečna. Zdaj bi lahko prekinil moje predavanje in posvetil bi se lahko drugim zadevam. Vendar se spleča enkrat podrobneje preveriti, če ta stavek res drži.

**Trditev "pri jadralnem letenju je najbolj nevarna vožnja z avtom do letališča" je najbolj neumna in ignorantska, kar sem jih slišal o našem športu.**

Lahko bi oceno resničnosti te trditve opravil na tankočuten, morda tudi racionalen način. Toda tokrat namen posvečuje sredstvo. Zato se odrekam uporabi statističnih podatkov, ki nam jih sicer posreduje Zvezni urad za letalstvo. Iz teh podatkov je razvidno, koliko nesreč se zgodi na 1000 letov ali koliko je mrtvih na 1000 ur letenja. Vendar ta statistika ne pove veliko. Ne pokaže, kaj je veliko in kaj malo. Koliko mrtvih na 100 000 letov je preveč in koliko je malo? Koliko je sprejemljivo? Takšne relativne številke nam ne pridejo do živega. Z njimi ne spodbudimo zanimanja. Torej bom trditev, da je pri jadralnem letenju najbolj nevarna vožnja z avtom do letališča, ocenjeval z mojo povsem osebno statistiko.

Za ta namen sem napravil tri sezname. Na seznam št. 1 sem napisal imena tovarišev, ki sem jih izgubil pri športnem letenju. Na drugem seznamu sem zabeležil imena tovarišev, umrlih na poti na letališče – z avtom ali kolesom. In da bi bil pregled popoln, sem napravil še tretji seznam z imeni jadralnih pilotov, ki so umrli zaradi nesreč v cestnem prometu.

Prvi seznam obsega približno 30 imen. Tu bom navedel le nekatera najbolj ugledna, za katere vem, da so vsem znana. Veliko imen, o katerih menim, da jih ne poznate, bom zadržal zase. Iz Nemčije so to bili v zadnjih letih: Helmut Reichmann, Ernst Gernot Peter, Hans Gloeckl, Georg Eckle, Horst in potem nekaj let kasneje na še bolj tragičen način njegova soproga Marlis Kall. Iz Avstrije: Rudi Goebel, Alf Schubert. Iz Belgije: profesor Sander. Iz Francije: Sidot in Daniel Quemere, vodja učiteljev letenja v St. Auban-u. Iz Nizozemske: Kees Musters. Iz Južne Afrike: Heini Heiriss. Kot rečeno, so to le nekatera najbolj ugledna imena.

Zdaj pa k drugemu seznamu. Na njem ni popolnoma nobenega imena. Nobenega prijatelja nisem izgubil na poti na letališče. Bil sem pa tudi nekoliko presenečen, ker mi ni bilo treba vpisati nobenega podatka na tretji seznam, kjer naj bi bila imena jadralnih pilotov, umrlih v cestnem prometu.

Če pomislimo, da smo v zadnjih 20 letih vključno s Harro-m Woedl-om, ki ga sicer osebno nisem poznal, izgubili tri svetovne prvake – imeli pa smo jih le približno 30 – in v zadnjih desetih letih tri nekdanje državne prvake – imeli smo jih manj kot 30 -, mora človeku že zagomazeti po hrbtu. S približno 10% verjetnostjo si tu že vključen.

Moja osebna statistika me navaja k spoznanju, da je jadralno letenje najmanj za faktor 30 bolj nevarno kot vožnja avta. Skoraj vsak jadralni pilot ima tudi vozniško dovoljenje. Vendar je letenje verjetno za faktor 1000 bolj nevarno kot vožnja na letališče. Tu je sicer treba dodati, da so možne in tudi obstojijo razlike. Tako je jadralno letenje na področju šolanja sorazmerno varno. Tu se po mojem vedenju zgodi najmanj. Verjetno pa so bolj nevarni preleti. In še bolj nevarna so verjetno tekmovanja. Toda šele ko to priznamo, postane pomembno dejansko stanje stvari, zlasti to, da je šolanje za vse le prehodna postaja, potem pa se vedno več jadralnih pilotov usmeri na prelete in tekmovalno letenje.

Po vsem, kar o jadralnem letenju vem in razumem, sem torej prepričan, da je trditev, da je vožnja na letališče najbolj nevaren del jadralnega letenja, največja neumnost in ignoranca. Lahko bi rekli, da je vsakdo, ki omenjeni trditvi nekritično verjame in jo uporablja, najbrž neumen. Tisti pa, ki so bolj poučeni in jo uporabljajo le zato, ker želijo pomiriti javnost ali doseči pozitiven odziv občil, se obnašajo neodgovorno. Res je namreč nasprotno.

**Z uporabo drastičnega izrazoslovja mojih otrok bi lahko rekel: »Jadralno letenje je svinjsko nevarno!«**

Je bolj nevarno kot vse, kar sem sicer v svojem življenju počel ali spoznal. Zakaj torej ne neham? Dobro vprašanje. Ne neham zato, ker mi zagotavlja več veselja in več zadovoljstva kot karkoli drugega, kar bi si lahko predstavljaj kot nadomestilo.

Bolj pomemben pa je nek drug razlog, ki je hkrati odločilen in zaradi katerega imam to predavanje: prepričan sem, da jadralno letenje po svojih naravnih zakonitostih ni tako nevarno, kot sicer je. Lahko bi bilo bistveno bolj varno, če bi se bolj zavedali nevarnosti in če bi se temu ustrezno tudi obnašali. Pa se žal ne.

Sam se zelo zavedam nevarnosti jadralnega letenja in se trudim ustrezno obnašati. Zato upam, da kot posameznik lahko premagam statistiko. Takoj bi odnehal, če ne bi tako upal, saj statistična povprečja dokazujejo resnično nevarnost jadralnega letenja.

Skoraj vsi prijatelji, ki sem jih izgubil pri jadralnem letenju, so umrli zaradi »človeške napake«, torej napake pilota. Včasih so bile to smešne malenkosti, najbolj preproste malomarnosti, toda s tragičnimi posledicami. Mrtvi so zato, ker so bile za njih v odločilnih trenutkih namesto varnosti pomembnejše druge stvari. Spremeniti je treba temeljni odnos. In temeljni odnos lahko spremenimo le, če stvarno ocenimo nevarnost, v katero se podajamo skoraj vsak dan. Zato torej tako ostro nasprotujem nepremišljeni uporabi in nadaljnemu širjenju kritizirane trditve.

Pri vsakomur, ki pristopa k jadralnemu letenju s to trditvijo, verjetno ne moremo nikoli v življenju pričakovati, da bo dojel nevarnost, v kateri se bo znašel. Če namreč tej trditvi verjame, mu sploh ni treba razmišljati.

Brezskrbnost pomeni smrt za vsako varnostno zavest. Na splošno veliko bolj pogosto naletimo na pomirjeno ali potlačeno obnašanje. V podzavesti sicer zasledimo prisotnost nečesa, vendar o tem ne želimo govoriti, da je nevarno.

Zakaj je pomembna stvarna ocena tveganja? Zato, ker je od tega odvisna naša strategija izogibanja nevarnostim.

Vemo, da ni ničesar brez tveganja. Celo če bi zjutraj ne vstali in bi ostali v postelji, si lahko zamislimo scenarij, po katerem bi se nam pripetilo kaj hudega. Vendar o tem ni vredno skrbeti. Obstojita dve povsem različni vrsti nevarnosti. Ena so značilne vsakodnevne nevarnosti, druga pa resnično nevarne stvari. Ljudje imajo zelo različen odnos do ene ali druge skupine nevarnosti.

Vsakodnevne nevarnosti so prisotne doma, pri športu in igri. Na primer: vsakdo ve, da je v Nemčiji vsako leto mrtvih nekaj ljudi zaradi padajočega drevja. Kljub temu se brez strahu sprehajamo po gozdovih.

Pri vsakodnevnih nevarnostih niso potrebni nobeni posebni preventivni ukrepi. Lahko se zanašamo na srečo, da se nam ne bo nič zgodilo, saj so te nevarnosti izredno redke. Na drugi strani pa so resnično nevarne stvari, pri katerih so nujni posebni preventivni ukrepi. Za ta namen ne moremo uporabljati strategije na osnovi preprostega zaupanja, da se ne more nič zgoditi prav nam, pač pa nekomu drugemu. Strategija mora izhajati iz vnaprejšnjega izogibanja nevarnostim oziroma njihovemu znižanju na najmanjšo možno in s tem obvladljivo raven, ker se pač nevarnostim ne moremo 100% izogniti.

To je potrebno, ker te nevarnosti sploh niso neverjetno redke, temveč sorazmerno zelo verjetne. In nevarnost nesreče pri jadralnem letenju je nesprejemljivo visoka – prav zato sem pripravil prej predstavljeno neobičajno statistiko. Jadralno letenje pač ni eno od zanemarljivo značilnih vsakodnevnih početij. Za preživetje v tem športu so torej potrebni posebni ukrepi.

Pogosto imam občutek, da nekateri prištevajo jadralno letenje med vsakodnevne nevarnosti. In to potrjuje neumna trditev, da je jadralno letenje manj nevarno kot vožnja na letališče. Naše zavedanje nevarnosti ni razvito. Ne skrbi nas, da bi se prav nam lahko nekaj zgodilo – morda drugim, ne pa ravno nam. Za zagotovitev varnosti imamo vendar strokovnjake, inšpektorje za varnost letenja. Ti bodo že postorili vse potrebno. Oni dobro obvladajo to zadevo. Mi sami pa se lahko posvetimo drugim vidikom jadralnega letenja.

To, kar nam posredujejo inšpektorji za letalsko varnost, lahko v najboljšem primeru predstavlja dodatna spoznanja in nasvete. Uresničevati pa jih moramo sami. Mnogo bolj aktivno moramo sami skrbeti za to področje.

Trditev, da naše zavedanje nevarnosti ni razvito, bom utemeljil z dvema primeroma. Prvi primer: spomnim se nemškega državnega jadralnega prvenstva leta 1990 v Bueckenburg-u. Imeli smo različne štartne postopke. Odprti razred je letel s »foto-časom« in neomejeno štartno višino, drugi pa so imeli štartno linijo omejeno načeloma na višini 1000 m. Nek vroč dan je bilo možno na bližnjem razgibanem pogorju leteti precej nad inverzijo, tudi nad 2000 m. Tu je bila tudi začetna točka letal odprtega razreda, ki so razumljivo želela štartati na

največji možni višini. Že to je bilo dovolj nevarno. Kar 35 letal tega razreda je namreč krožilo v enem vzgorniku in vsa so si prizadevala v inverziji priti občutno višje kot vsa ostala. In kdor ve, kaj se dogaja v zadnjem, zgornjem delu »modre termike«, ko vzgornik zadene ob »pokrov«, me bo razumel. Lahko se namreč zgodi, da bomo tam, kjer smo se še pravkar dvigali, že v naslednjem krogu izgubljali višino. Tu je namreč zrak izredno zvrtničen. Zadnji del je torej posebej neprijeten, ker tu letijo letala na isti višini v ostrih zavojih.

Glede na štartni postopek je bilo razumljivo, da se je 35 letal odprtega razreda zadrževalo v tem zadnjem delu dviganja. To jim je koristilo. Kaj pa je tam prostovoljno počelo 80 letal standardnega in 15-metrskega razreda, ne bom mogel nikoli razumeti. Kajti vse, kar so počeli tam zgoraj, je bilo čakanje, da bo 1000 m nižje odprta njihova štartna linija. In ko je bila odprta, so izvlekli svoje zračne zavore in z 200 km/h strmoglavili 1000 m nižje.

Dejstvo, da so piloti pred tem tam zgoraj kot zadnji vložek želeli pridobiti še zadnjih 50 m, lahko le pomeni, da je bilo nekaj narobe z njihovo naravnostjo. In to so počeli skoraj vsi. Že zato z njimi nekaj ni bilo v redu, saj zaradi tega niso pridobili prav nobene prednosti in so popolnoma po nepotrebnem silili v nevarnost. Kroženju v tako veliki skupini se je vendar treba kolikor le mogoče izogniti. Pred začetkom tekmovalnega leta je to po vseh pravilih možno brez škodljivih posledic. Prihraniti se je treba za trenutke, ko je to res pomembno. Letala standardnega in 15-metrskega razreda, ki so se tam tako zagrizeno borila za zadnje metre višine, niso s tem pridobila nobene koristi, temveč celo krepko izgubila. Pozneje so namreč morala opraviti sorazmerno dolg spust, da so prišla pod štartno linijo. Zato pa so pametnejši ostali blizu linije, zaradi česar so jo lahko vsak trenutek preleteli in hkrati imeli pregled nad tekmeci. To seveda ni bilo možno z višine 2300 m. S tem torej piloti teh dveh razredov niso le zmanjšali varnost, temveč so tudi škodili sami sebi. To lahko imenujem pomanjkljivo zavedanje nevarnosti – prav nič niso razmišljali.

Seveda lahko tudi rečemo, da se pri letenju v skupini ne dogaja veliko. Pravzaprav sem vedno znova presenečen, da se ničesar ali tako malo zgodi. To je prav presenetljivo. Večja ko je skupina, manj se zgodi. Morda je tako zato, ker se vsi bojijo in so pazljivi. Vendar je treba reči, da to za varnost prav gotovo ni koristno. Ko ste torej v dviganju dosegli 1400 do 1500 m, bi bilo smotrno, da se nekoliko razporedite in ne vztrajate pri doseganju največje višine.

Še drugi primer. Vedno znova se dogaja in očitno tega ni možno izkoreniniti, da so na tekmovanjih naloge izbrane tako, da prihaja do letenja v nasprotnih kursih ali imajo različni razredi praktično enake naloge. Prva dva, tri dni so glede tega še sorazmerno pazljivi, potem pa pozornost popušča. Tudi tu nekaj ni v redu. Zelo lahko pa ukrepamo proti temu: ker so pogoji za vse razrede enaki ni razloga, da ne bi ob upoštevanju vremenskih razmer posamezne razrede ločili tako, da se po možnosti ves dan ne bi srečali. Nepojmljivo je, da v nasprotju s takim pristopom vedno znova prihaja do množičnih srečevanj letal, kar kaže na pomanjkljivo zavedanje nevarnosti, ki so s tem povezane.

Pa še tretji, tokrat pozitiven primer. Preteklo poletje sem se udeležil državnega prvenstva ZDA in tam doživel nekaj, kar me je globoko prevzelo. Vsako jutro na začetku »briefinga« je bil »safetytalk« (varnostni nagovor). Dan prej je bil nekdo izžreban in določen, da naslednje jutro govori deset minut o varnosti. Včasih so bile to le banalnosti, ker pač vsi niso rojeni govorniki. Toda vsi tisti, ki so tam leteli, so bili uveljavljeni ljudje. Torej ljudje, od katerih je skoraj vsak lahko prispeval kaj upoštevanja vrednega. Zato sem bil večinoma zelo prevzet ob predstavljenih resnično dobrih razmišljanjih. In poslušalci so pazljivo sledili nagovorom. Nisem imel občutka, da bi se že ukvarjali s svojo pripravo letenja. Tematika varnosti jih je resno zanimala.

Zakaj se nekaj takega ne dogaja pri nas?

Pri nas na nemških državnih prvenstvih so na briefingih obravnavane točke razpisa ali z njim povezana odprta vprašanja. Ne spomnim se, da bi se kdaj na prej opisan način razpravljalo o varnosti.

Prav gotovo nisem nikakršen papež varnosti. Tudi tematike varnosti nisem iznašel jaz. Vem pa, kje je moj največji primanjkljaj in vem tudi, o čem govorim. Odkar sem komaj in z veliko

sreče preživel, je medtem minilo že dobrih dvajset let. Pri takšni nesreči, kakršno sem povzročil, običajno umre 80 odstotkov ljudi. Od ostalih 20 odstotkov je več kot polovica tako hudo poškodovanih, da njihovo življenje nikoli več ni veselo.

Toliko sreče imamo lahko le enkrat v življenju. In od takrat poizkušam biti pazljiv. Mislim tudi, da sem občutno boljši od povprečja – gotovo ne popoln, vendar pa občutno boljši. Če ne bi to verjel, bi moral takoj prenehati zaradi odgovornosti do moje družine, mojega podjetja in mene samega.

Moji tekmeci vedo, da nekaterih stvari preprosto ne počnem. Spomnim se nekega dogodka na svetovnem prvenstvu leta 1985 v Italiji, kjer sem imel probleme skupaj s Klaus-om Holighaus-om. Letel je nekoliko višje od mene v rahlem dežju proti nekemu prelazu s sunkovitim vetrom na eni strani. Nisva prav dobro vedela, iz katere smeri piha veter – prav lahko bi padla v zavetrje. Najina višina nad terenom je bila največ 60 do 70 m in do prelaza je bilo še 1 do 2 km. In čeprav je kazalo na možnost preleta – Klaus Holighaus je bil praktično že preko – sem se obrnil nazaj v slabo vreme. V tem trenutku sem se poslovil iz kroga pilotov, ki so lahko resno računali na osvojitve naslova svetovnega prvaka. Toda nikoli mi ni bilo žal.

Tudi sam bi verjetno lahko preletel prelaz – z 99 odstotno verjetnostjo. Klaus je z nekoliko večjo višino prišel preko in tudi meni bi to uspelo, če bi bilo vse v redu. Toda če bi napravil najmanjši napačni korak, recimo če bi zmotno ocenil ali leti Klaus bolj levo ali desno – to je lahko pri preletu prelaza velika razlika – bi se znašel na prelazu, kjer ni bilo nobene možnosti pristanka.

Bil sem popolnoma pripravljen prevzeti tveganje. Na tekmovanju sem bil celo pripravljen sprejeti večje tveganje, kot običajno. Takšno stališče zveni skoraj zavrženo. Vendar tako izgleda le na prvi pogled. Kajti če na tekmovanju ne prevzemamo nobenega tveganja, lahko kar opustimo jadralno letenje oziroma to postane nesmiselno. Jadralno letenje je pač bolj nevarno, kot če se s tem ne bi ukvarjali.

Če sem torej pripravljen sprejeti tveganje pri jadralnem letenju, zakaj ne tudi na tekmovanju?

Bistveno je, da je to nekaj povsem drugega. Namreč stalno razmišljanje, če je nekaj, kar počnem, vredno tveganja. Kako veliko je tveganje? Je to sprejemljivo? Kaj lahko storimo za njegovo zmanjšanje?

S poenostavljeno in preprosto ugotovitvijo, da nekaj velja kot nevarno, lahko postane vprašljivo celotno jadralno letenje – vključno z vožnjo na letališče. Kajti vse je bolj ali manj nevarno. Tudi druge vrste športa. Tega ne želi nihče.

Kaj naj torej storimo?

Vsak posameznik mora za sebe razviti varnostno strategijo. Najbolj enostavno je začeti s tem, da izključimo tveganja, ki so popolnoma odvečna, ker ne služijo ničemur. Preprosto neumno je kroženje v skupini, ne da bi bilo to potrebno zaradi nujnih razlogov. In vsi počnemo preveč neumnih stvari.

Torej se moramo zavedati tveganja, ki ga prevzemamo, razmišljati o tem, kako ga lahko zmanjšamo na najmanjšo možno mero in si postaviti meje, ki jih ne prekoračimo.

Stalno nas mora biti nekoliko strah oziroma moramo biti zaskrbljeni, kajti le nekdo, ki je zaskrbljen, je pozoren tudi na preproste stvari, katerih neupoštevanje je pogosto vzrok za težave.

Oblikovanje lastne varnostne strategije z zavedanjem o tveganju je vsekakor daleč bolj uspešna metoda preživetja v našem športu kot upanje, da bomo imeli nekaj več sreče kot prijatelji, ki smo jih izgubili.