

# Startentscheidungen von Gleitschirm-piloten: Der Gebrauch von Heuristiken

## Launch Decisions of Paragliding Pilots: The Use of Heuristics

Konstanze Meindl & Peter Grössenbrunner

### Themenschwerpunkt Luftfahrtpsychologie

#### Zusammenfassung

Nach der Dual Process Theory gibt es zwei Arten der Entscheidungsfindung, die rationale und die intuitive. Die intuitive Art der Entscheidungsfindung basiert auf Heuristiken, vereinfachenden Daumenregeln, die effektiv zu schnellen und oft unbewussten Entscheidungen führen. Diese Art der Entscheidungsfindung kann aber zu systematischen Verzerrungen führen. In dieser Arbeit wurde untersucht, ob GleitschirmpilotInnen ihre Startentscheidungen ausschließlich rational treffen oder ob dabei auch Heuristiken eine Rolle spielen. An der Untersuchung nahmen 34 GleitschirmpilotInnen (26 Männer, 8 Frauen) teil, die im Besitz einer österreichischen, deutschen oder schweizerischen GleitschirmpilotInnen-Lizenz waren. Die Untersuchung wurde als strukturiertes Interview durchgeführt. Die Heuristiken wurden mittels Fallvignetten operationalisiert. Für die Auswertung wurde eine strukturierte Inhaltsanalyse und eine Häufigkeitsanalyse ausgewertet. Die PilotInnen gaben an, Mehrheitsheuristik, Sunk Cost Fallacy, Outcome Bias, Overconfidence Bias, Rekognitionsheuristik und Confirmation Bias bei ihren Startentscheidungen zu verwenden. Framing und Ankerheuristik wurden ebenfalls genannt, jedoch in deutlich geringerem Umfang als die anderen Heuristiken.

#### Abstract

The dual process theory specifies two types of decision-making processes: rational and intuitive. The intuitive decision-making process is based on heuristics, simplifying rules of thumb, which lead effectively to quick and often unconscious decisions. But this can lead to systematic biases, causing faulty decisions. This paper looks into whether the decisions paragliding pilots make during launch are made rationally or if heuristics are involved. 34 paragliding pilots (26 men, 8

women) who hold an Austrian, a German or a Swiss license took part in the study. The study was conducted as a structured interview. The heuristics were operationalized using descriptions of cases. The data was analyzed using structured content analysis and frequencies. According to the pilots, the following aspects are used for launch decisions: majority heuristic, sunk cost fallacy, outcome bias, overconfidence bias, recognition heuristic and confirmation bias. Framing and anchoring were mentioned too, but less often than the heuristics mentioned above.

#### 1. Einleitung

Die Unfallstatistik des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) verzeichnete im Jahr 2017 226 Unfälle deutscher PilotInnen im In- und Ausland, davon hatten 7 einen tödlichen Ausgang (Slezak, 2018). Die meisten Unfälle ereigneten sich beim Start und Abflug. Um die Frage zu beantworten, wie solche Unfälle beim Start zustande kommen, muss zunächst die Frage beantwortet werden, wie GleitschirmpilotInnen zu ihren Entscheidungen bezüglich des Starts kommen. Treffen sie rein rationale Entscheidungen aufgrund von Fakten oder treffen sie Bauchentscheidungen aufgrund sogenannter Entscheidungsheuristiken? Heuristiken sind ein wichtiger Bestandteil des Entscheidungsprozesses. Sie leisten vor allem gute Dienste, wenn es darauf ankommt, schnell Entscheidungen zu treffen (Croskerry, 2009; Dobbelli, 2011), z. B. in Notfallsituationen. Allerdings können Entscheidungen, die auf Heuristiken basieren, auch problematisch sein. Solche Entscheidungen können systematisch verzerrt sein und stark von Entscheidungen, die rational, auf Basis von Fakten, getroffen werden, abweichen (Tversky & Kahneman, 1974). Diese verzerrten Entscheidungen von GleitschirmpilotInnen können zu einem Sicherheitsrisiko werden.