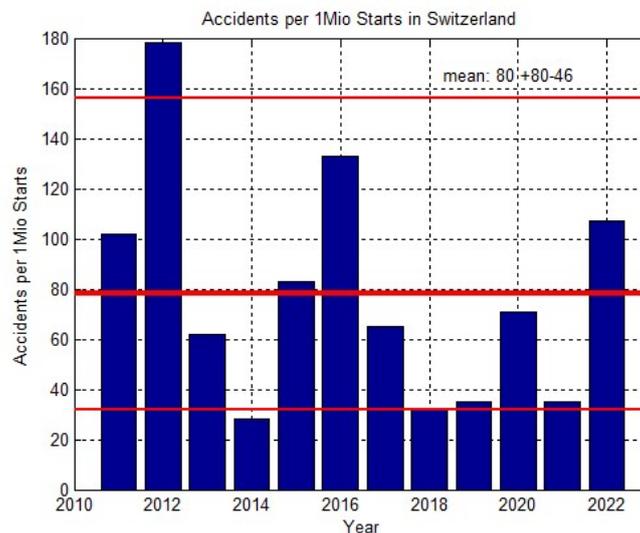


Kurzbericht vom Treffen des OSTIV Training and Safety Panel (OSTIV-TSP)
1./2. Dezember 2023
Alfred Ultsch (ALU), ultsch@ulweb.de

Das TSP ist eine von 3 ständigen Kommissionen der wissenschaftlichen Dachorganisation des Segelflugs (OSTIV). Vertreten waren Delegierte aus Austria, Belgium, Denmark, Germany, Netherlands, Switzerland, Sweden, Canada, Norway, United Kingdom und den United States. In praktisch allen Ländern ist die Anzahl Starts in den letzten Jahren rückläufig, z.B. in Deutschland von ca. 900.000 im Jahr 1990 auf ca. 500.000 im Jahr 2022. Dies muss bei der Berechnung der Risiken für Unfälle und Todesfälle in Form von Vorfällen pro 1 Million Starts berücksichtigt werden.

In allen Ländern zeigt sich eine Sättigung der Unfall- und Todesfall Raten in den letzten Jahrzehnten. Während bis zum Jahr 2000 die Unfall- und Todesfall-Raten durch die Sicherheitsmethode „lernen aus Unfällen“ eine deutliche Verbesserung zeigte, so ist in den letzten Jahrzehnten keine Verbesserung mehr zu beobachten. In der Schweiz ergibt sich zum Beispiel dieses Bild der Unfallrate:



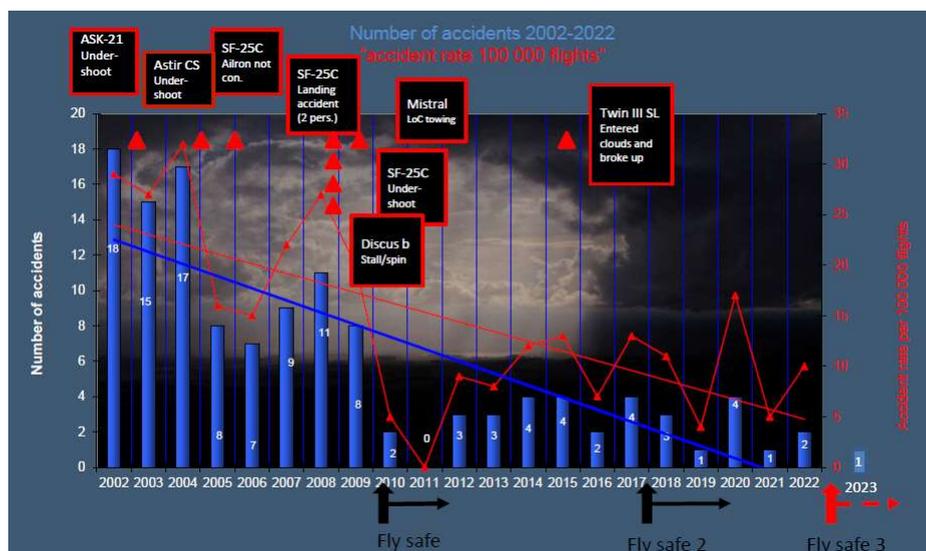
Im vielen Ländern stabilisiert sich das Risiko seit Jahren bei ca.100 Unfällen pro 1 Mio Starts und ca. 15 Toten pro 1 Mio Starts im nicht-alpinen Gelände und ca. 35 Toten pro 1 Mio Starts in den Alpen.

Die Vertreter der Länder stellten einzelne Unfälle aus ihren Ländern vor. Leider können aus den gezeigten Unfalluntersuchungen keine Verbesserungen für die Gesamtheit des Segelflugs gewonnen werden. Ein Grund dafür ist, dass die Umstände der einzelnen Unfälle sehr spezifisch für die Rahmenbedingungen sind, unter denen die Flüge stattfinden. Die Gegebenheiten vor Ort im jeweiligen Verein, am jeweiligen Flugplatz, trugen entscheidend zum Unfallgeschehen bei und sind nicht mehr in Form einer Verbesserung von Vorschriften/Regeln/Gesetze oder Prozeduren für alle übertragbar. Zum anderen gibt es wohl seit Jahrzehnten ungelöste „Restprobleme“. ALU präsentierte einen Überblick über die jüngsten 40 Unfallberichte aus der Schweiz, Österreich und Deutschland (DACH), die bereits seit Jahrzehnten diese Häufigkeiten zeigen: Sollbruchstelle beim Windenstart, Außenlandung, Vrille (Trudeln) effizient beenden, FI-Standardisierung & Supervision. Diese Schwerpunkte sind bereits seit Jahrzehnten bekannt und offensichtlich immer noch nicht effektiv behoben worden. Ein grosser Anteil am Unfallgeschehen ist dem „menschlichen Versagen“ (Human Factors) zuzurechnen. Leider haben praktisch alle Unfallberichte Apell-Charakter („so sollte man es nicht machen“) oder als Resultat: „Empfehlungen keine“. Massnahmen für den Segelflug, welche die Sicherheit flächendeckend und deutlich verbessern, können nicht mehr aus den Unfallberichten oder den Meldungen in den Meldeportalen hergeleitet werden.

Als Ursache für dieses Sättigungsphänomen ist der Erfolg der bisherigen Methode der Risikosenkung (“Lernen aus Unfällen“) auszumachen: Unfälle, aus denen eine Verbesserung der Vorschriften/Regeln /Gesetze oder Prozeduren abgeleitet werden konnte, wurden praktisch vollständig eliminiert. Übrig bleiben solche Unfälle oder Vorfälle, die mit der bisherigen Methode nichts mehr zur Verbesserung des Risikos beitragen können.

ALU hat darauf hingewiesen, dass dies aus Sicht der Sicherheitswissenschaft nicht unerwartet ist. Die kommerzielle Luftfahrt hat dieses Phänomen auch erfahren. Hier wurde eine neue Vorgehensweise zur Risikoreduktion entwickelt, die neuerdings nach dem Autor Hollnagel als Safety II bezeichnet werden [Erik Hollnagel: *Safety-I and Safety-II: The Past and Future of Safety Management, 2014*]. Die bisherige “Lernen aus Unfällen“ = reaktive Methode wird dabei als Safety I bezeichnet.

Henrik Swensson berichtete von den schwedischen Kursen in Safety II für deren Vereine. Hierbei wird insbesondere auf die Sicherheits-Kultur des Vereins Einfluss genommen. Der Erfolg der schwedischen Fortbildungsprogramme für Vereine (Stop Crashing und FlySafe) wurde eindrücklich dargestellt. Im Jahr 2004 waren es noch 300 Unfälle pro 1 Million Starts. Dann begann das erste Ausbildungsprogramm in Safety II. Mit weiteren Schulungen konnte das Risiko den letzten Jahren auf unter 60 Unfälle pro 1 Million Starts gesenkt werden:



Die Teilnehmer beschlossen, sich im Jahr 2024 in den Methoden des proaktiven Safety II für den Segelflug weiterbilden zu wollen, um die Methoden auf die speziellen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern anpassen und hierfür entsprechende Ausbildungen entwickeln zu können.

Die Erweiterung von Meldepflichten in Meldesystemen (CIRS), wie zum Beispiel beim Portal aviationreporting.eu, von Unfällen (accidents) auf Vorfällen (incidents) ist eher den reaktiven Safety I Methoden, als den proaktiven Safety II Methoden zuzurechnen.

ALU berichtete von ersten Initiativen in Deutschland, welche dabei sind, für ihre Vereine Sicherheitstrainer (Safety Coaches) auszubilden. Diese werden u.a. eine zentrale Methode von Safety II umsetzen: die Einführung und den dauerhafter Betrieb eines Sicherheits-Management-Systems (SMS). Eine Einführung von Safety II in den Vereinen und Flugschulen des Segelflugs kann durch Aus- und Weiterbildung in modernen Methoden der Flugsicherheit für Piloten, Vorstände Fluglehrer und vereinsinterne Fachleute (Safety Coaches) erreicht werden.