



Foto 1: Jens Ammerlahn (vorne links) begrüßt die Trainer des Flugsicherheitsseminars Prof. Alfred Ultsch (am Pult) und Gerhard Lehner (rechts daneben)

FLY-TOP 3.0

Zweites Fly-Top-Aufbau-Seminar in Königsdorf

TEXT UND FOTOS: MATHIAS SCHUNK

GRAFIKEN: ALFRED ULTSCH

Im Frühjahr 2007 gab es innerhalb kürzester Zeit vom Segelfluggzentrum Königsdorf aus zwei tödliche Unfälle. Zunächst stürzte einer unserer Vereinsmitglieder in den Bergen ab und nur kurze Zeit später endete eine Außenlandung eines Gastes in unmittelbarer Flugplatznähe ebenfalls tödlich. Damals waren natürlich alle paralysiert und der Verein befand sich in einer Art Schockstarre, so dass wir Ende 2007 das erste Fly-Top-Training bei Prof. Alfred Ultsch buchten.

Das Training in Königsdorf war damals das erste Seminar, welches in unmittelbarer Folge eines Unfalls abgehalten wurde. Die Bereitschaft zur Teilnahme war damals überwältigend, es war praktisch der gesamte Verein anwesend, die allermeisten auch mit familiärem Anhang. In 2011 waren es erneut die Königsdorfer, die erstmalig in der Fly-Top-Geschichte ein Aufbau-Seminar buchten, und nun gab es für die Fly-Top-Macher die Premiere für ein zweites Aufbau-Seminar. Dieses fand im Februar erneut in Königsdorf statt (**Foto 1**).

Der Spagat war, die alten und neuen Mitglieder gleichzeitig abzuholen

Nun gab es innerhalb des Vereins mittlerweile neue Mitglieder, für die das jetzige Seminar das erste Fly-Top-Seminar überhaupt war und eben auch diejenigen, die bereits die ersten beiden Seminare mitgemacht hatten. Aufgrund dessen mussten die beiden Seminarleiter, Alfred Ultsch und Herbert Lehner – die von Tobias Kemmerer und Tobias Sendel als Trainer-Trainees unterstützt wurden – den Spagat schaffen: einerseits durfte es den alten Fly-Top-Hasen nicht langweilig werden und gleichzeitig mussten die Neumitglieder zunächst abgeholt werden. Dies ist dem Team hervorragend gelungen, so dass sich niemand benachteiligt fühlte.

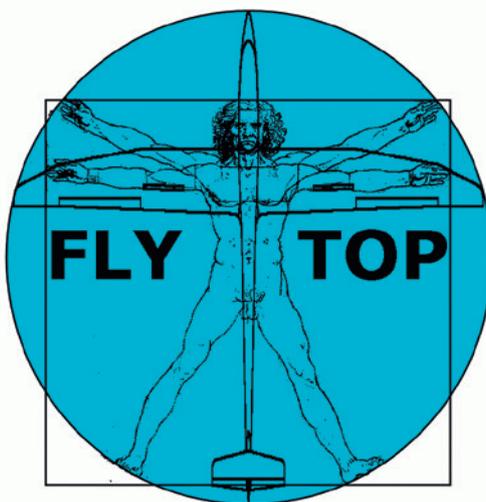
Was ist nach zehn Jahren geblieben?

Nach nunmehr zehn Jahren waren wir in Königsdorf erneut die Vorreiter für ein zweites Fly-Top-Folgetraining und wieder nahmen praktisch alle aktiven Vereinsmitglieder – erneut die allermeisten mit Anhang – teil. Allein diese Tatsache, dass erneut, auch ohne einen aktuellen Anlass, praktisch alle da waren und hinter dem Seminar stehen, zeigt, welche Bedeutung dem Thema Sicherheit und vor allem den Inhalten von Fly-Top aufgrund der positiven Erfahrungen bei den ersten beiden Trainings beigemessen wird.

Ähnlich wie bei den ersten Seminaren wurde die Sicherheitskultur im Verein gemeinsam, teilweise auch in kleineren Gruppen untersucht und man versuchte, mögliche Fehlerquellen zu erkennen und zu eliminieren. Die Neulinge wurden dabei mit dem für sie neuen Thema nicht überfordert, sondern sehr gut hinein geführt. Ein großes Aha-Erlebnis und sozusagen der Türöffner war, als die fliegerischen

Vorbilder im Verein ganz offen über die von ihnen gemachten Fehler berichteten. Jeder erkannte so, dass auch die vermeintlichen Überflieger nicht fehlerfrei sind. Die Kommunikation untereinander ist der Schlüssel zum Erfolg! Jedem wurde klar, dass man über Fehler offen sprechen muss, damit jeder auch aus den Fehlern des Anderen lernen kann. So entstand schon damals eine völlig neue Kultur, im Verein um mit Fehlern umzugehen.

Es wurde natürlich auch ein Fazit gezogen über das, was wir uns damals vorgenommen hatten und was letztendlich davon umgesetzt wurde. So stellten wir fest, dass einige Sachen mittlerweile nicht mehr wirklich gelebt werden und analysierten die Ursachen: Warum ist zum



Beispiel unser Fehlerblog mehr oder weniger eingeschlafen? Waren es anfänglich noch sehr viele, die daran aktiv und passiv teilnahmen, wurde die Resonanz im Laufe der Zeit immer weniger. Lag es vielleicht daran, dass man die neuen Mitglieder gar nie richtig in den Sinn und Zweck des Fehlerblogs eingeführt hat?

Der Weg ist noch lang

Genau hier zeigt sich das Hauptproblem der ganzen Thematik: Es reicht nicht aus, ein Training einmal abzuhalten und danach ist alles gut. In der Berufsluftfahrt, die als Vorbild der Fly-Top-Kurse gilt, hat man in den achtziger Jahren damit begonnen, die Crews in den sogenannten „non-technical skills“ zu schulen. Auch dort konnte damit die Flugsicherheit nicht von heute auf morgen sprunghaft gesteigert werden. Genauso wäre es vermessen zu glauben, dass dies in der Privatfliegerei von jetzt auf gleich gelingen würde.

Ebenso wie es in der Berufsluftfahrt ein langer, steiniger Weg gewesen ist, ist es auch bei uns ein mühsamer Weg, den wir Segelflieger zu einem Mehr an Sicherheit gehen müssen. Der Einstellungswechsel zu unseren Fehlern muss erst erlernt und dann vor allem auch gelebt werden. Wir Segelflieger haben jetzt jedoch den immensen Vorteil, dass wir aus den reichen Erfahrungen der jahrelangen Schulungen in der Berufsluftfahrt lernen können und das Rad nicht neu erfinden müssen. Lohnen tut sich der Weg in jedem Fall, denn wenn wir nur einen einzigen Unfall vermeiden können, war es ein Erfolg!

Konkrete Projekte

Am Ende des Seminars standen auf unserer Agenda sechs konkrete Projekte zur Umsetzung. Dies waren Punkte, die auf den ersten Blick direkt mit der Flugsicherheit zu tun haben, wie interne Fortbildungsmaßnahmen nach Scheinerhalt oder effizientere Gestaltung und Organisation des Flugbetriebs, aber auch Punkte wie zum Beispiel die Neugestaltung des Vereinsheims, welche erst auf den zweiten Blick mit der Verbesserung der Flugsicherheit zu tun haben. Ein gemütlicher Aufenthaltsraum schafft aber die Atmosphäre, dass man vielleicht doch mehr von seinen gemachten Fehlern erzählt, von denen andere lernen können.

Kann man Sicherheit messen? Man kann Sicherheit lernen!

Ein Problem ist natürlich die Messbarkeit der Ergebnisse, es gibt keine Statistiken darüber, wie viele Unfälle vermieden werden konnten, sondern nur darüber, wie viele passiert sind. Man weiß also nur, wie oft das berühmte Käsescheiben-Modell aufgrund der Verkettung mehrerer Ursachen bis nach ganz hinten durchdrungen wurde und es zu einem Unfall kam, weil eben alle Löcher hintereinander in den einzelnen Käsescheiben durchstoßen wurden und keine einzige Scheibe den Lauf der Dinge aufgehalten hat.

Das Problem für uns ist aber, dass wir im Vorfeld nicht erkennen können, wo die Löcher genau sind. Am Ende wird im Unfallbericht dann meistens der Pilotenfehler als Ursache mit aufgeführt. Die Piloten, die aber zig Unfälle verhindert haben, gehen nur sehr selten in die Geschichte ein. Chesley B. Sullenberger, der vor ein paar Jahren einen Airbus nach dem

Ausfall beider Triebwerke im Hudson River im Segelflug landete, ohne dass es Verletzte gab, war da die große Ausnahme.

Fly-Top wirkt!

Fly-Top wirkt, und das mit Sicherheit nicht

nur bei uns in Königsdorf! Darum kann ich jedem Verein ein Grundlagen-Training empfehlen, es ist in jedem Fall sehr gut investiertes Geld und diejenigen, die bereits ein Grundlagen-Training abgehalten haben und den ersten sehr wich-

tigen Schritt in Richtung Flugsicherheit gegangen sind, denen empfehle ich, ein Aufbau-Training durchzuführen und den nächsten wichtigen Schritt zu mehr Flugsicherheit gehen und wünsche allen immer happy landings! ♦

Methoden zur Unfallverhütung

Statische Flugsicherheit
Dynamische Flugsicherheit

Bei der statischen Methode werden Unfälle analysiert und man versucht, aus diesen Lehren für die Zukunft zu ziehen. Es werden entsprechende Verbesserung beim Training, in der Technik etc. eingeführt. Erkenntnisse der BFU finden daraufhin Eingang etwa in Gesetze, Handbücher, oder Regularien.

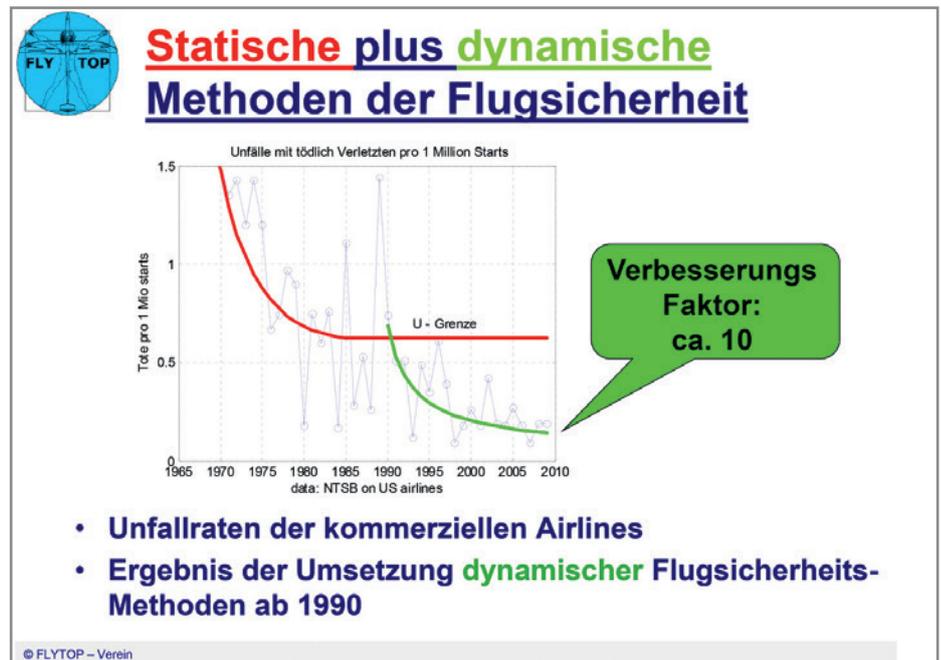
In der kommerziellen Luftfahrt konnten so die Unfallraten zunächst deutlich gesenkt werden. Nach den anfänglichen Erfolgen stagnierte man jedoch ab Mitte der 80er Jahre auf etwa gleichbleibendem Niveau. Erst durch die Einführung der dynamischen Flugsicherheit ab etwa 1990 durch sogenannte CRM-Seminare (Crew Resource Management) konnte eine weitere Senkung der Unfallzahlen erreicht werden. (Grafik 1)

Was in der kommerziellen Luftfahrt funktioniert, funktioniert im Segelflug auch

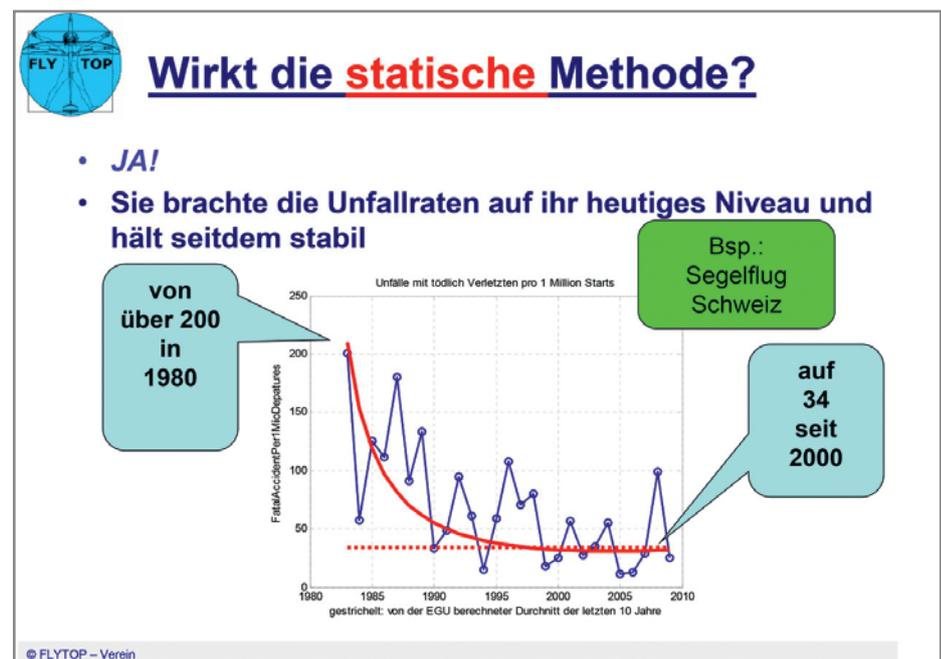
Auch im Segelflug wirkte zunächst die statische Flugsicherheit, so konnten zum Beispiel in der Schweiz die Unfälle mit tödlichem Ausgang von 1980 bis 2000 auf etwa ein Sechstel reduziert werden. Aber auch hier blieben seither die Zahlen relativ konstant. (Grafik 2).

Zusammenspiel von statischer und dynamischer Flugsicherheit

Das Problem bei der statischen Flugsicherheit ist, dass die Verarbeitung immer nur rückwärts erfolgt, als Reaktion auf einen Unfall. Hierzu gibt es viele sehr positive Beispiele, wie beispielsweise die Erneuerung der SBO im Jahre 2009 oder die Verklebungen bei den Duo-Tragflächen. Die dynamische Flugsicherheit baut auf der statischen auf. Man geht von vornherein davon aus, dass Menschen und Orga-



Grafik 1



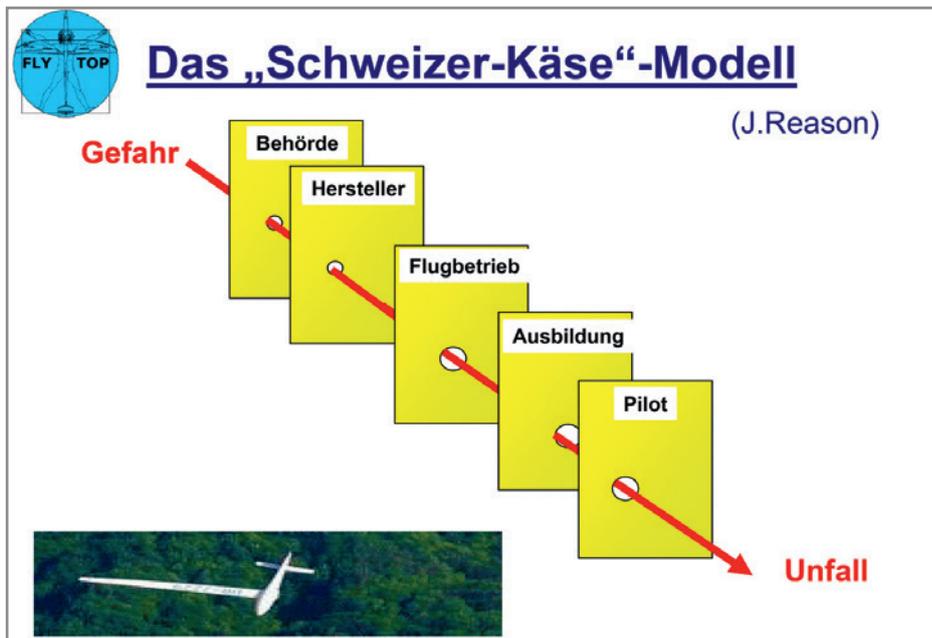
Grafik 2

nisationen Fehler machen, ja machen müssen! Und aus all diesen Fehlern, ohne dass diese gleich zu Unfällen führen, können andere lernen, sofern diese davon erfahren. Nicht jeder muss jeden Fehler selber machen! Ein Fehler ist die Chance für eine Verbesserung!

Das „Schweizer-Käse“-Modell

Ein Unfall passiert nie aufgrund einer einzelnen Ursache, sondern immer dann, wenn mehrere Ursachen unglücklich zusammentreffen.

Grafisch kann man dies in dem berühmten „Schweizer-Käse“-Modell darstellen: Ein Unfall passiert immer dann, wenn aus allen Sicherheitsnetzen jeweils ein einzelner, vielleicht nur kleiner Punkt versagt und wenn dann alle Löcher direkt hintereinander liegen (Grafik 3).



Sicherheitskultur = Vereinskultur

Ziel der dynamischen Unfallverhütung ist nun, die einzelnen Löcher in den Sicherheitsnetzen zu identifizieren. Bildlich gesprochen: Man muss die Verpackungen der einzelnen Käsescheiben durchleuchten! Genau hier setzt Fly Top an: Es durchleuchtet das Sicherheitsnetz im Verein und sucht Verbesserungsmöglichkeiten. Sicherheitskultur ist gleich Vereinskultur, und bei Fly-Top wird versucht, genau hier anzusetzen:

Grafik 3

- Wie lässt sich die jeweilige Vereinskultur erkennen, wie lässt sie sich wenn nötig verändern?
- Wie kann man die Sicherheitskultur im Verein verbessern?

Aber nur Außenstehende können dies wirklich erkennen, interpretieren und beurteilen. Die Vereinsmitglieder selbst können dies nicht, weil sie befangen sind und der Vorstand kann es schon gar nicht!

In Firmen werden für solche Beurteilungen sündhaft teure Berater engagiert, bei Fly-Top übernehmen diesen Part die Partner der Piloten: Ehefrauen oder Ehemänner, Freunde, Freundinnen oder die Eltern der Jugendlichen. Sie sind die Analysten, identifizieren den Ist-Zustand des Sicherheitsmanagements im Verein und können so dann sicherheitsrelevante Schwachstellen aufdecken. ♦

segelfliegen
www.segelfliegen-magazin.com

Hier direkt bestellen ➔



www.segelfliegen-magazin.de/bestellungjahresabo/

6 Ausgaben **Segelfliegen**

auch als e-paper und App!

Und Sie erhalten alle Informationen rund um die faszinierende Sportart

- Wie Sie Ihre Flugtechnik verbessern
- Testflug-Berichte
- Die schönsten Segelfluggebiete der Welt und Vieles mehr...

