

Ein Unfall ist passiert mit Piloten aus unserem Verein! Was nun?

Als Reaktion nach einem Unfall, auch solchen mit Todesfolge, ist häufig zu bemerken dass Piloten und Vereine auf den Unfall gar keine Reaktion zeigen und so schnell wie möglich zur „Tagesordnung“ übergehen. Hier wird untersucht warum dies so ist, und was statt dessen getan werden könnte.

Bloß weg hier!

Bereits ab der Überschrift wollen einige diesen Artikel nicht mehr weiter lesen. Warum? Weil ein Unfall, ggf. mit Verletzten oder sogar mit Toten bei uns Fliegern der größtmögliche Fehler ist, den wir als Piloten machen können. Hinzu kommt, dass wir Piloten ein besonderes Verhältnis zu Fehlern haben. Dies macht unseren Umgang mit Unfällen speziell schwierig. Warum dies so ist, versuche ich im Folgenden ein bisschen zu ergründen.

So gut wie jedes Hobby zieht einen bestimmten Menschentyp an. Der Einhandsegler ist ein anderer Typus, wie der im Tanzverein praktizierende Tangotänzer. Den Typus Piloten haben intensiv die professionelle Luftfahrtindustrie und die Militärs untersucht. Hier folge ich dem Handbuch der militärischen Flugpsychologie (2): *Eine hervorstechende Eigenschaft von Piloten ist, dass Piloten Menschen sind, welche eine komplexe Situation (das Fliegen) fehlerfrei beherrschen wollen. Fehler zu machen ist dabei negativ besetzt.*

Piloten wollen also keine Fehler machen. Wenn Fehler trotzdem passieren, dann ist es leicht einzusehen, dass vor allem bei einer Pilotenpersönlichkeit die psychischen Schutzmechanismen der Abwehr und der Distanzierung sehr rasch und gründlich aktiviert werden. Wir kennen diese Mechanismen alle von uns selbst: „nicht wahr haben wollen“, „das kann uns ja gar nicht passiert sein“, weitergehend Verdrängung und so schnell wie möglich Vergessen. Leider ist dieses Verhalten im Zusammenhang der Unfallverhütung fatal, dazu unten mehr.

(Un-)Verwundbarkeit

Ein weiterer Punkt ist auch, dass wir mit einem solchen Vorfall an unsere eigene Verletzlichkeit und Sterblichkeit erinnert werden. Dass Fliegen etwas risikoreicher ist, als Zierkarpfen zu züchten, steht außer Frage. Ich denke dies ist jedem, der das Fliegen anfängt, ziemlich klar. Der vernünftige, sichere und konservative Umgang mit einer potentiell lebensgefährlichen Situation (dem Flug als verantwortlicher Pilot), und die erfolgreiche und dauerhafte Meisterung einer solchen Situation ist sogar Teil des Reizes, welche unsere Sportart so einzigartig und faszinierend macht.

Die meisten Piloten und Fluglehrer, die ich kenne, legen den größten Wert darauf den Umgang mit dem Risiko, welches das Fliegen beinhaltet, „von der sicheren Seite“ her zu betreiben. Ein Unfallbericht über einen verletzten oder toten Vereinskameraden, von dem wir vielleicht persönlich überzeugt waren, dass er ein sicherer Pilot war, trifft uns ins Mark unserer Philosophie: wenn selbst dem so was passiert, sollte ich eventuell doch einsehen, dass das Fliegen zu gefährlich ist und damit aufhören. **Bitte tut es nicht!** Es gibt bessere Möglichkeiten (siehe unten).

Reaktionen des Vereins

Bevor wir uns der Frage zuwenden, was in einer solchen Situation getan werden sollte, zunächst einmal ein paar Beobachtungen, was in der Regel nach einem Unfall in einem durchschnittlichen Verein passiert. Aus meinen Beobachtungen bei verschiedenen Vereinen, Wettbewerben und anderen Unfallsituationen, auch bei solchen, bei denen ich selbst beteiligt war schließe ich, dass es aus der Sicht der Organisatoren bzw. Vereinshauptlingen im Wesentlichen darum geht den Fortbestand des Vereines, den Wettbewerb, kurz das Weiterfliegen, zu sichern.

Dieses Phänomen ist in der Psychologie wohlbekannt (siehe z.B. (3)) und heißt „Kompetenzschutz“. Es tritt sowohl bei Individuen wie auch bei Organisationen, z.B. Betrieben, Abteilungen aber auch anderen auf. Flugsportvereine sind jedoch besonders dafür anfällig. In vielen Flugsportvereinen herrscht ein spezieller Umgang mit Fehlern vor. Nehmen wir ein alltägliches Beispiel. Ein Vereinsmitglied will einen Anhänger öffnen. Weil er die verschiedenen Klappen und Verriegelungen in der falschen Reihenfolge bedient ist danach etwas verbogen. In den meisten Vereinen wird der Täter ganz schön „an die Kasse kommen“. Ich nenne diese bestrafende Fehlerkultur „PuMist“ (Punish Mistakes).

In einer solchen Atmosphäre wird ein Unfall von den Vereinshauptlingen als massiver Angriff auf ihre Kompetenz empfunden. Nun läuft nahezu automatisch ein „Notfallprogramm“ zur Verteidigung der Handlungsfähigkeit ab: *„wenn nur alles so bleibt und die Situation sich beruhigt, dann wird man die anstehenden Probleme später irgendwie in den Griff kriegen können“*. Genau dieses Verhalten nennt man Kompetenzschutz. Kompetenzschutz ist vor allem anderen darauf ausgerichtet, das Überleben des Organismus sicherzustellen. Wenn der Organismus (Person, Verein, Betrieb, Abteilung) nach Durchleben der Krise noch existiert, kann sich dieser sich eventuell noch später mit dem Problem (Unfall) befassen.

Nicht nur in Flugsportvereinen hat in einer solchen Situation der Schutz der Handlungsfähigkeit ein größeres Gewicht als der Ansatz, für den Unfall die (Mit-) Verantwortung zu übernehmen. Aus einem solchen Gefühl der Verantwortlichkeit heraus könnte man nach den Unzulänglichkeiten beim eigenen Denken, beim Entscheiden, bei der Informationssammlung und der eigenen Handlungsweise suchen. Kurz man könnte aus dem Unfall so viel wie möglich zu lernen versuchen, damit es nicht noch einmal auf die gleiche Weise „kracht“.

Mache Menschen und Organisationen sind für das Verhalten „Kompetenzschutz“ besonders anfällig. Diese nennt man gelegentlich „kritikunfähig“ oder „beratungsresistent“. Piloten sind hierfür wegen ihrer besonderen Persönlichkeitseigenschaften (siehe oben) besonders betroffen. Die übliche Reaktion, z.B. bei einem tödlichen Unfall im Rahmen eines Wettbewerbs ist, dass man einen Tag Pause macht, und dann mit dem Hinweis, der Tote hätte es auch so gewollt, mit dem Wettbewerb weitermacht. Bis auf die paar Piloten, denen der Unverwundbarkeits-Schock in den Knochen sitzt, und die daher abreisen, werden dabei alle mitmachen.

Ein wenig Kompetenzschutz mag durchaus sinnvoll sein. Er verhindert dass man den Mut verliert und resigniert und damit auch nicht mehr an der Lösung des Problems arbeiten kann. (1). Bedauerlich ist nur, wenn der Kompetenzschutz die Überhand gegenüber der Problemlösung gewinnt. Dies kann sich als eine Unfallserie im gleichen Verein manifestieren. Diese Unfallserie wird erst dann enden, wenn effektiv etwas gegen das Problem getan wird. Leider verhindert das Verdrängungsphänomen (siehe oben) häufig, dass der oder die Unfälle

dann später noch aufgearbeitet wird. Andere Themen werden viel wichtiger. Könnte man nicht die Leute verschrecken, wenn man jetzt wieder auf das Thema Unfälle zurückkommt?

Feinde?

Als „natürliche Feinde“, die den Organismus Verein oder Wettbewerbsveranstalter nach einem Unfallgeschehen bedrohen, werden - und das vermutlich nicht gänzlich zu Unrecht - die Öffentlichkeit und die Behörden angesehen.

Die Presse soll möglichst nicht davon erfahren. Jüngstens ist mir ein Nach-Unfall-Geschehen zugetragen worden, bei dem Reporter mit Handgreiflichkeiten daran gehindert wurden, Bilder vom Unfallort zu machen. Filme wurden aus Kameras herausgerissen und die Polizei bemüht. Klar, wir wollen uns aus den Negativschlagzeilen heraushalten. Für die lokalen Flugplatzgegner ist so ein Unfall natürlich Wasser auf die Mühlen, den Flugbetrieb irgendwie einschränken zu können. Ein einziger Flugunfall mit 2 Toten über den in der Presse berichtet wird, bleibt vielen Menschen über eine Zeitspanne im Gedächtnis, in der über mindestens 50-100 Verkehrstote in der gleichen Region berichtet wurde. Trägt daher nicht jeder Unfallbericht in den Medien dazu bei, dass wir immer weniger Flugschüler bekommen? Wie es anders geht, als dem Reporter die Kamera aus der Hand zu schlagen, siehe unten.

Behörden nach Unfall

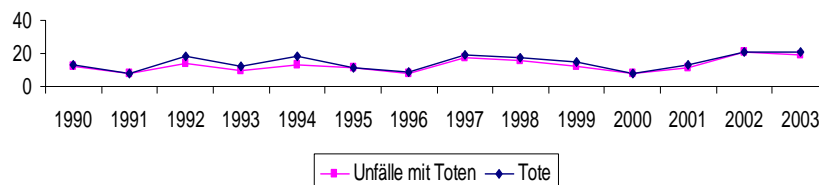
Und die Behörden? Nach einem Unfall sind (mindestens) die zuständige Luftaufsichtsbehörde und die Bundesanstalt für Unfalluntersuchungen (BFU) zu benachrichtigen. Hier ist meine Erfahrung, dass man die Tendenz hat, die Schwere des Vorkommnisses eher herunterzuspielen. Die Kategorie „Unfall mit leichten Verletzungen“ und „leicht beschädigtes Luftfahrzeug“ hat bei der BFU einen gänzlich anderen Stellenwert als „Unfall mit schweren Verletzungen“ und „schwer beschädigtes“ oder sogar „zerstörtes Luftfahrzeug“. Gibt man unberechtigter Weise letztere Kategorien an könnte das Flugzeug ggf. beschlagnahmt und offiziell unter hohen Kosten untersucht werden. Der Betrieb am Platz würde eventuell lahm gelegt. Eventuell könnten hier sogar Bestrafungen des Vereins im Raume stehen.

Hier wird Übersehen, dass die BFU gar nicht den Auftrag hat, Schuldige zu finden. Der Untersuchungsauftrag der BFU zielt auf Unfallprävention. Leider wurden hier die Mittel erheblich reduziert. Seit dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz von 1998 werden Unfälle in der privaten Luftfahrt nur noch in solchen Ausnahmefällen untersucht, in denen zu erwarten steht, dass besondere Erkenntnisse zu gewinnen sind. Im Regelfall wird die Erkenntnis sein, dass der Pilot Hauptverursacher des Unfalls ist. Die Angestellten der BFU und unsere Flugsicherheitsinspektoren müssen sich dem Vorwurf der Verschwendung stellen, wenn aus einem Unfallgeschehen doch nur wieder der „Human Factor“, also das „menschliche Versagen“ als Hauptursache herauspräpariert werden kann.

Das Herunterspielen des Unfalls hat seinen Preis. Geht man zunächst von einem leichten Unfall aus, der sich später als doch schwer herausstellt, so können die Behörden das Unfallflugzeug frühzeitig freigeben. In einem hautnah erlebten Fall wollten daraufhin, wahrscheinlich gut meinende aber übereifrige, Vereinskameraden wissen, ob der Motor, dessen Ausfall die Ursache eines schweren Unfalls war, noch anspringt und läuft. Damit haben sie viele Möglichkeiten der Untersuchung, was genau die Ursache der Motorstörung war, zunichte gemacht. Dies ist natürlich fatal wenn man zukünftige Unfälle aus dem gleichen Grund verhindern möchte.

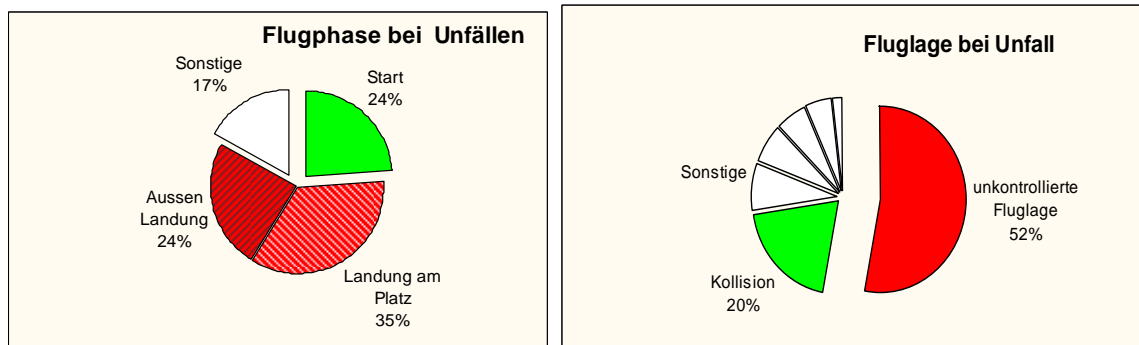
Lohnt sich eine Unfalluntersuchung?

Viele Menschen, und seit einigen Jahren auch der Gesetzgeber, glauben, dass sich aus der Untersuchung von Unfällen in der Privatluftfahrt nur in seltenen Ausnahmefällen etwas lernen lässt, was hilft, weitere Unfälle zu verhindern. Daher lohnen sich hier in der Regel weder Kosten noch Aufwand der Untersuchung. Wie stellt sich die Unfallsituation dar? Die Anzahl an Unfällen mit Toten in der Hobbyfliegerei ist seit 20 Jahren auf einem konstant niedrigen Niveau. Im Segelflug sind dies ca. Tote 20 pro Jahr.



Quelle M.Borgmeier, FSI 1.1.2004

Die Unfälle im Sportflug verteilen sich auf die Flugphasen und Fluglagen wie erwartet:



Quelle M.Borgmeier, FSI 1.1.2004

An nahezu allen Fällen spielt die Technik, das Wetter und medizinische Faktoren (Krankheiten, Schlaganfälle etc.) keine Rolle. Hauptsächlich war in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle, der Pilot mit einem speziellen „menschlichen Versagen“. Also praktisch immer ist die Unfallursache der Mensch. Dies wird in der professionellen Luftfahrt als das Phänomen des „Human Factor“ bezeichnet.

Gemeinsamkeiten der Unfälle

Unsere Unfälle haben insbesondere als Gemeinsamkeit:

- Jeder ist individuell, keine Systematik ist erkennbar.
- Jeder wäre „leicht“ vermeidbar gewesen wenn nur...
- Material, Wetter und medizinische Faktoren spielen in der Regel keine Rolle
- Hingegen hat der Pilot:
 - etwas Falsches gemacht..
 - etwas Wichtiges unterlassen...
 - nicht genügend trainiert....
 - Sich nicht an Vorschriften gehalten...
 - etwas nicht gekonnt, nicht gewusst, nicht dabei gehabt
 - ein körperliches (meißt zu Wenig trinken)oder psychisches Problem gehabt
- absichtlich Mist gemacht

Kurz: **Der Pilot hat beabsichtigt oder unbeabsichtigt einen ganz speziellen Fehler gemacht und deshalb ist der Unfall passiert.**

Was tun ?

In einer solchen Situation kann man zur weiteren Verhinderung von Unfällen verschiedenes tun:

- A) gar nichts tun, weil Fehler in der menschlichen Natur liegen. Wir müssen mit diesen objektiv sehr geringen Unfallzahlen einfach leben, schließlich züchten wir nicht Zierkarpfen! Insbesondere sollten wir die Unfallzahlen wenig publik machen, da sonst weniger Fliegen lernen wollen!
- B) individuell etwas tun. Die Unfallzahlen und Unfallberichte publizieren und studieren. Für sich selbst vornehmen, es besser zu machen. Also: viel fliegen (trainieren) und sich an die Vorschriften und guten Prozeduren (z.B. Checklisten) halten!
- C) Human Factors Methoden zur Unfallverhütung lernen
Aufwand: ca. 20-40 Stunden individuelles Training, ca. 2 Wochenenden für den ganzen Verein, Kosten ca. 50-100 EUR/Person. Hinzu kommen ca. 500 EUR für den Verein.
- D) Was anderes tun ...(für Vorschläge hier wäre ich dankbar)

Mein Favorit

Mein Favorit ist die Antwort C, also Human Factors Methoden lernen zur Unfallverhütung!
Warum? Weil:

- 1) Die professionelle Luftfahrt, welche die Human Factors Methoden entwickelt haben, damit die Unfallzahlen in der gleichen Unfallstatistik- Situation effektiv senken konnten.
- 2) Die Methoden wirken auch in der Privatluftfahrt: die schwedischen Segelflieger haben mit einem Human Factors Trainingsprogramm für ihre Vereine ihre Unfallzahlen nachweislich in einem Jahr auf 50% reduziert
- 3) Es sich für den Verein rechnet (Was kostet ein kaputtes Flugzeug in der Saison?)
- 4) Es sich für den Luftsport insgesamt rechnet. Unsere Gegner benutzen unsere angebliche „Gefährlichkeit“ gegen uns!
- 5) Es für mein eigenes Überleben und die meiner Flugschüler weder zu teuer, noch zu aufwendig ist...
- 6) Es einfach mehr Spaß macht, sicherer zu fliegen

Ein weiterer wichtiger Punkt ist dass wir mit einer solchen Aufarbeitung eines Unfalls den Unfallbeteiligten am Besten gerecht werden. Grundmethode der Human Factors ist die Abkehr von Schuldzuweisungen an die „fehlerhaften“ Piloten und die Hinwendung zu einer Verbesserung der Sicherheitskultur im Verein bei der der Pilotenfehler eine wichtige Quelle für Sicherheit wird.

Selbst für Angehörige in einem Todesfall ist es ein Trost, dass zumindest alles im Verein versucht wird ähnliche Unfälle in Zukunft zu vermeiden.

Human Factors Training

Der Human Factors Ansatz geht davon aus, dass z.B. hinter 5 Unfällen in etwa 150 beinahe Unfälle, d.h. solche fliegerischen Fehler, die ohne glückliche Fügungen zu Unfällen hatten werden können, zu finden sind. Dahinter stehen wiederum mehr als 700 im gleichen Verein

im Unfallzeitraum der 5 Unfälle gemachte bedeutende Fehler, die unter geeigneten Umständen zu einem Unfall hätten werden können. Von diesen mehr als 700 Fehlern hat das Vereins-Sicherheitsnetz immerhin über 695 abgefangen. Leider die restlichen nicht!

Wir alle kennen unser Vereins-Sicherheitsnetz nicht genau. D.h. wir wissen nicht welche Fehler wie und wo vorgekommen sind und durch welche Maßnahmen sie abgefangen wurden. Daher wissen wir auch nicht wo unser Sicherheitsnetz Löcher hat und wie groß die Löcher sind.

Ein Training mit einem ausgebildeten Human Factor-Trainer Team führt uns diese Löcher vor Augen, ohne dass jemand befürchten muss, bloß weil er einmal einen Fehler gemacht hat, er seinen Flugschein abgeben muss, oder er sich gar vor den Behörden oder dem Vorstand des Vereins verantworten muss. Ich denke jeder der ehrlich ist, für sich selbst zugeben kann, immer mal wieder etwas falsch zu machen. Ein solches Training ist absolut anonym und vertraulich.

Die Tatsache dass es stattfindet, kann auch nach Außen belegen, dass wir aus unseren Unfällen lernen wollen und für die Sicherheit unseres Fliegens und unserer Fluggäste aktiv das Beste unternehmen. Ein entsprechender Pressebericht über eine solche Trainingsmaßnahme wirkt sich darüber hinaus positiv für den Verein aus und kann als aktive Mitgliederwerbung genutzt werden.

Wie bereits gesagt, unsere professionellen Kollegen haben entsprechende Techniken zur Stärkung des Fehlernetzes in solchen Situationen bereits seit mehr als 20 Jahren entwickelt. Große Verkehrsfluggesellschaften wissen z.B. dass bei ihren Piloten über 2000 sog. „Events“ (jedes Jahr!) auftreten, die unter den passenden Umständen zu Unfällen geführt hätten. Die Profis arbeiten jedoch ständig daran, dass das Sicherheitsnetz die Fehler, also das „menschliche Versagen“ abfangen kann.

Der zeitliche Aufwand für ein solches Human Factors Sicherheitstraining in einem Verein beträgt in etwa ein bis zwei Wochenenden (ca. 20 h). Am Sicherheitstraining sollten möglichst der ganze Verein, insbesondere aber die Führungsebene und die Fluglehrer und, zunächst erstaunlicher Weise, auch alle anderen am Flugplatz regelmäßig anzutreffende Personen, wie Kneipenpersonal, Ehefrauen, Landschaftsgärtner, Ballonrückholer etc. teilnehmen. Warum auch die Nichtpiloten einzubeziehen sind, will ich kurz erläutern.

Das Fehlernetz stärken

In einem theoretischen Szenario, will ich den Nutzen der Beteiligung auch von Nichtpiloten mal aufzeigen. Der Flugplatz Kneipenwirt Eddi bemerkt zum Piloten Max, der gerade an der Theke steht, dass ihm aufgefallen ist, dass im Sommer gar keine roten „Remove-bevore-Flight“ Überzieher über die Druckabnahmespeere gezogen werden. Unser Max gibt darauf an der Theke von sich, dass er glaubt, dass es um die Verhinderung von Kondenswasser in den Luftleitungen geht. Da im Sommer kein Kondenswasser auftreten würde, seien die Überzieher in dieser Jahreszeit überflüssig. Da ich per Zufall das Gespräch höre, erzähle ich davon, dass mir in Vinon/Südfrankreich mal eine Tarantel in die Zuleitung bei einem Segelflugzeug gekrochen sei und ich daher keine Fahrtanzeige mehr hatte. Max hört die Geschichte und beschließt, zumindest ab Morgen, den „Remove-bevore-Flight“ Überzieher immer drauf zu machen.

Max startet anderntags mit einem relativ komplexen Flugzeug, in dem als Instrumentierung für die Fluggeschwindigkeit sowohl ein Fahrtmesser (Staudruck) wie auch eine GPS Anzeige vorhanden ist. Plötzlich beginnt die High-Speed Warnung zu lärmern. Max Pilot checkt die Fahrt und erhält am Fahrtmesser eine Anzeige am oberen Rand der weißen Bögen, die den Bereich anzeigen, bei dem die Klappen noch ausgefahren sein dürfen. Die GPS Anzeige zeigt hingegen Minimalfahrt an. Das GPS hatte bereits zuvor beim Einschalten Probleme, genügend Satelliten zu finden. Als Max die „seltsamen“ Fahrtanzeigen hatte konnte er sich an meine Worte erinnern und reagiert richtig, indem er die Geschwindigkeit erhöht, anstatt dass er die Klappen bei Minimalfahrt einfährt

Hätte Pilot Max die Geschichte nie gehört wäre er eventuell in einen Strömungsabriss mit beliebig fatalen Folgen bis hin zu einem Unfall mit Todesfolgen geraten. Als Unfallursache wird dabei, da wegen mangelnder BFU Gelder das Wrack nicht untersucht wurde und somit die Spinne nicht entdeckt wurde, der Pilot identifiziert. Dieser ist nach dem übereinstimmenden Urteil einiger sachkundiger Zeugen viel zu langsam geflogen und dabei ins Trudeln geraten. Also wieder einmal „menschliches Versagen“.

Einem „menschlichen Versagen“ in der obigen Story ist vorgebeugt worden. Anstoß dazu gab der Kneipenwirt, oder die Ehefrau oder

Effektive Unfallverhütung

Der sog. „systemische“ Ansatz, der den Human Factors Methoden zur Unfallverhütung zugrunde liegt, geht davon aus, dass bei einem Unfall nicht der Pilot alleine Schuld ist. Vielmehr hat das komplexe System Flugsport in seiner Gesamtheit versagt. Daher sollte das System auch die Verantwortung übernehmen. Das System sollte seiner Verantwortung gerecht werden und aus dem Unfall so viel wie möglich zu lernen versuchen. Entsprechende Konsequenzen sollen dabei nicht dazu führen, den Piloten oder etwa die Vereinshauptlinge oder andere Einzelpersonen zu beschuldigen. Es soll das Fehlernetz verbessert und gestärkt werden, so dass Fehler der gleichen Art in Zukunft vom Fehlernetz abgefangen werden können.

Unsere Vereins-Sicherheitsnetze können durch frontale Vorträge nicht wesentlich verbessert werden. Die Fachleute der Human Factors wissen, dass zur Verbesserung von Fehlernetzen die Einstellungen und Verhaltensweisen von vielen Personen und der sozialen Organisation am Flugplatz geändert werden müssen. Um dies nachhaltig bewirken zu können, müssen neue Handlungs- und Verhaltensweisen von den Beteiligten selbst entdeckt, entwickelt und in der Praxis erprobt werden. Günstigerweise braucht man dabei nicht auf den nächsten Unfall zu warten. Simulierte Szenarien erweisen sich als wirkungsvolle Lernsituationen. Wesentlich dabei ist das eigene Tun. Also nicht Zuhören oder Lesen. Weiterhin ist wichtig, dass sich das Sicherheitsnetz im Verein oder bei einem Wettbewerb nur zusammen mit allen Anderen verbessern lässt.

Am Besten ist es also, wenn sich der ganze Verein, die „Hauptlinge“, alle Piloten aber auch alle Anderen, die auf dem Flugplatz rumspringen, aktiv an einem solchen praktischen Training beteiligen. Neue Verhaltensweisen müssen in simulierten Situationen und echten Szenarien erkannt, entwickelt und auch konkret eingeübt werden. Wichtig ist auch immer, dass dabei Sicherheitslücken erkannt werden, ohne dass einzelne Personen beschuldigt werden.

Verbessern der Sicherheitskultur

Ein Training zur Verbesserung des Sicherheitsnetzes erfordert daher unsere aktive Beteiligung. Weiterhin kann so ein Training nur von einem Team von Trainern durchgeführt werden, die nichts mit den eingespielten Strukturen des jeweiligen Vereins / Wettbewerbs zu tun haben. Firmen suchen sich in Krisensituationen (wenn sie klug sind, sogar schon vorher) externe Berater. Nur solche können unsere Sicherheitskultur von Außen betrachten und uns wirksame Verbesserungsvorschläge machen.

Es ist mir klar, dass gute Human Factors Trainings Teams in der deutschen Privatfliegerei dünn gesät sind und auch nicht billig zu haben sind. Mit 500 bis 1500 EUR Honorar für zwei Wochenenden werden wir für gute Leute wohl anlegen müssen. Wenn ich dies auf 50-100 Teilnehmer umrechne, dann verzichte ich persönlich lieber mal auf einen Kinobesuch und leiste mir diese lebenswichtige Maßnahme. Ich persönlich bin definitiv bereit, zusammen mit meinen Vereinskollegen zu lernen, sicherer in die Luft und wieder auf den Boden zu kommen. Dies liegt in meinem eigenen Überlebensinteresse!

Um geeignete Trainer zu finden, kann man sich an folgende Adressen wenden

- Koordinator der Flugsicherheitsinspektoren: Ottmar Gottschalg (o.gottschalg@daec.de)
- BFU: Dipl. Psych Karsten Severin (karsten.severin@bfu-web.de)
- Arbeitsgruppe Prüfungsfach „Menschliches Leistungsvermögen“: Dr. Jürgen Knüppel (aeromednews@t-online.de) oder
- <http://www.ultx.de/HumanFactors>: Prof. Dr. Alfred Ultsch (ultsch@ulweb.de)

Hier können geeignete Trainingsprogramme vermittelt werden. Eventuell werden die Kosten für solche Programme in Zukunft auch „vom System“ übernommen. Siehe hierzu meine Vision „I have a dream“ ().

Fazit

Anstelle einen Unfall zu verschweigen, zu verdrängen, zu vergessen, nicht zu publizieren, herunterzuspielen, zu ignorieren etc. schlage ich vor, ihn mit Human Factors Methoden aufzuarbeiten. Dies bedeutet ein praxisnahes Training zur Verbesserung des Sicherheitsnetzes. Fehler die ein Pilot macht werden auch in Zukunft vorkommen. Das verstärkte Sicherheitsnetz sorgt jedoch dafür, dass sich Fehler in der Regel nicht als Unfälle manifestieren werden. Ein Human Factors Trainingsprogramm ist auch eine positive „Trauerarbeit“ im Extremfall. Der Verein, der ein solches Sicherheitstraining durchführt, wird den Unfallbeteiligten und ihren Angehörigen gerecht. Sowohl das einzelne Mitglied, wie auch der Verein insgesamt, lernt davon, sicherer zu fliegen. Die Presse ist sicherlich auch bereit auch mal länger und positiv über eine solche Trainingsmaßnahme nach einem Unfall zu berichten. Die Behörden, die Öffentlichkeit und die Versicherungen werden einem Verein, der als Konsequenz aus einem Unfall ein Sicherheitstraining durchführt, auch geneigter gegenüberstehen.

Zum Weiterlesen

- (1) D. Dörner : „Die Logik des Misslingens², Taschenbuch, RoRoRo
- (2) S. Gerathewohl: „Handbuch der militärischen Flugpsychologie“,VWM Verlag 1987.
- (3) Wikipedia: Stichwort Kompetenzschutz, Internet, www.wikipedia.org.

- (4) A. Ultsch: „I have a dream“, Segelfliegen Magazin, Nr3, 2006, pp 29
- (5) A. Ultsch: „Sicherheit – Die Aufgabe des Vereins“, Segelfliegen Magazin, Nr3, 2006, pp 26-28
- (6) H. Schaub: “Menschliches Versagen”, Memorandum 35, Institut für theoretische Psychologie, Univ. Bamberg (im Internet als .pdf)
- (7) H. Schaub: ”Exception Error”, gdi impuls 4/96, Institut für theoretische Psychologie, Univ. Bamberg (im Internet als .pdf)