

FLYTOP wieso, weshalb, warum?

Erfahrungen der Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel e.V.

VON FLORIAN BARTELS

„Ich bin ganz schön geschafft, aber Spaß hat es trotzdem gemacht“, so der Kommentar eines der knapp 30 Mitglieder der LSG Wolfenbüttel am Ende des Kurses. Im Vereinsheim der LSG Wolfenbüttel hat am 15. und 16. Februar ein FLYTOP-Kurs unter der Regie von Flugsicherheitsinspektor (FSI) Jens Eisenreich stattgefunden. Der Grund für den Workshop lag in der Erkenntnis, dass es zur Vermeidung von Unfällen nicht ausreicht, sich einmal im Jahr im Rahmen eines Flugsicherheitsvortrages zwei Stunden lang über vergangene Unglücke und Unfallschwerpunkte informieren zu lassen. Zur Prävention von Unfällen sind tiefere Ansätze erforderlich.

Das FLYTOP-Kurssystem wird seit 2007 von einer Expertengruppe unter Federführung von Prof. Dr. Alfred Ultsch in Zusammenarbeit mit dem Büro Flugsicherheit des DAeC entwickelt. FLYTOP betrachtet das Verhalten von Piloten und Organisationen als den Schlüsselfaktor zur Erzeugung aber auch zur Verhinderung von Flugunfällen. Die FLYTOP-Kurse sind nicht kommerziell und werden durch Ehrenamt, Sponsoring und insbesondere durch das Büro Flugsicherheit im DAeC gefördert. Daher entsteht für die teilnehmenden Vereine und Personen ein sehr niedriger Unkostenbeitrag (siehe www.FLY-TOP.de).

Der folgende Bericht soll Vereinen die Entscheidung erleichtern, ob eine Bewerbung um einen FLYTOP-Kurs sinnvoll ist. Es wird daher sowohl auf die Inhalte als auch auf die Schritte eingegangen, die vor und nach einem solchen Kurs aus Sicht des Autors zu beachten sind.

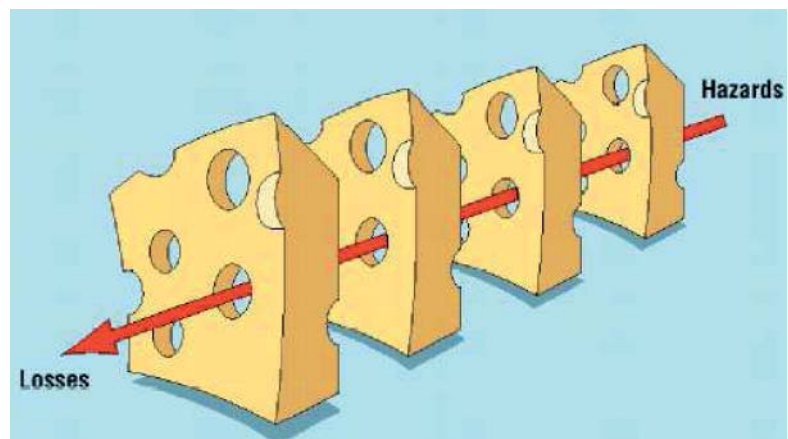
Wir hatten doch keine Unfälle, warum dann FLYTOP?

Zunächst ein paar Fakten: Die LSG Wolfenbüttel e.V. ist auf dem Segelfluggelände „Große Wiese“, ca. 15 km südlich Braunschweigs in Niedersachsen beheimatet. Im Jahre 2009 steht das 60-jährige Vereinsjubiläum an. Der Verein zählt zur Zeit knapp

40 aktive und ca. 30 passive Mitglieder. Im Flugzeugpark befinden sich SF25C Falke, Duodiscus, ASK21, Ka8, Ka6E, LS1, LS4 und drei private Segler. Überlandflug wird in bescheidenem Umfang durchgeführt, die Mitgliederzahlen bewegen sich, dem allgemeinen Trend folgend, beschaulich nach unten. Der fliegerische Nachwuchs wird durch sechs Fluglehrer ausgebildet. Alles in allem also kein Grund zur Beanstandung, von ein paar kleinen Rangierschäden abgesehen, auch kein Flugunfall zu verzeichnen, warum also dann einen Kurs zur Flugunfallvermeidung absolvieren, es ist doch nichts passiert?

„Damit es auch so bleibt“, könnte eine spontane, aber bei näherer Betrachtung nicht

ganz ausreichende Antwort lauten. Diese nähere Betrachtung wurde bei mir, als Autor dieses Artikels, ausgelöst durch die Teilnahme am Flugsicherheitsvortrag im Frühjahr 2007 in einem Nachbarverein. FSI Klaus-Uwe Fuchs ging dort nicht nur auf das allgemeine Unfallgeschehen ein, sondern auch auf die begleitenden Faktoren von Unfällen. Er sprach dabei die geplanten FLYTOP-Kurse an, die auf die Vereine zugeschnitten sind. Als Ausbildungsleiter konnte ich ansatzweise die genannten Aspekte. Neben der „Human Performance and Limitations“ (HPL)-Unterrichtsthematik hatte ich gerade mit meinem Fluglehrerkollegen Christian Späh einen eigenen Beinahe-Unfall unter Zuhilfenahme von „Human



Factors Analysis and Classification System“ (HFACS)-Gesichtspunkten aufgearbeitet und im Rahmen des Treffens der Mittelgebirgsleewellenflieger (siehe segelfliegen Ausgabe 4-2007) vorgetragen.

Wirft man einmal, wie bei uns aus gegebenem Anlass geschehen, einen selbstkritischen Blick durch die „HFACS-Brille“ hinter die Kulissen, entdeckt man doch den einen oder anderen unfallbegünstigenden Faktor. Das sind dann, bildlich gesprochen, die Löcher des „Schweizer Käse Modells“, durch die sich die Fehlerkette ihren Weg bahnt, bevor am Ende der eigentliche Unfall passiert. Jede Scheibe in diesem Modell stellt dabei eine bestimmte Fehlerkategorie dar:

- Fehlhandlungen (aktive Regelverstöße oder unbeabsichtigte Pilotenfehler)
- Vorbedingungen (Pilotenverhalten und -bedingungen, Ausbildung, Trainingsstand etc.)
- Fliegerische Aufsicht (Startleiter, Fluglehrer, Vereinsführung, Behörde etc.)
- Flugbetriebsorganisation (z.B. Betriebsklima und -strukturen, Vorschriften)

Fragen innerhalb dieser Kategorien, die auf den ersten Blick nichts mit Fehlern zu tun haben, können sein: Welche Gruppierungen gibt es innerhalb des Vereins? Gibt es den einen oder anderen schwelenden Konflikt? Wie ist der Umgangston miteinander? Auf welche Art werden Entscheidungen getroffen? Wie ist die Beteiligung der Mitglieder an Versammlungen? Wie werden Informationen verbreitet?

Was hat das nun mit Flugsicherheit zu tun? Das sind doch eher Themen, die im Sozialbereich angesiedelt sind, aber nicht darüber entscheiden, ob ein Unfall passiert oder nicht! Oder? Genau hierauf zielt der FLYTOP-Kurs ab – zu erkennen, dass es entscheidende Zusammenhänge zwischen der Sozialstruktur und der Sicherheitskultur eines Vereines gibt!

Im Vorfeld des Kurses sind viele Überzeugungsgespräche zu führen

Diese Zusammenhänge im Vorfeld des geplanten Kurses den Mitgliedern näher zu bringen, war die erste zu nehmende Hürde, um genügend Teilnehmer zu bekommen. Für die Durchführung eines FLYTOP-Vereinskurses ist eine Beteiligung von mindestens 80% der entscheidenden Gruppierungen des Vereins (Mitglieder, Vorstand, Fluglehrer) erforderlich. Dies einfach deshalb,



FLYTOP Teilnehmer der Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel e.V.

weil sich durch den Kurs die Sicherheitskultur des Vereins insgesamt verbessern soll. Wenn zu wenige mitmachen, kann dies nicht gelingen. Weiterhin soll jeder Pilot auch seine „bessere Hälfte“ zum Kurs mitbringen. Der Partner kennt in der Regel „seinen Piloten“ sehr gut und weiß, wie er sich im Verein bewegt. Somit kann der Partner als Experte für das Verhalten des Piloten im Verein angesehen werden.

Das Bewusstsein zu wecken, dass der Verein als Ganzes an seiner Sicherheitskultur arbeiten muss, war nicht einfach. So war es für mich verständlich, dass sich bei der ersten Anfrage Mitte 2007 und auch noch Ende des Jahres bei der wiederholten Abfrage ca. die Hälfte der Mitglieder zurückhaltend bezüglich ihrer Teilnahme äußerten. Einige konnten von vornherein aus persönlichen oder beruflichen Gründen nicht teilnehmen, einige hatten Bedenken hinsichtlich Sinn und Zweck. Geäußert wurden auch negative Erfahrungen bei zurückliegenden beruflichen Kursen. Im Rahmen der geführten Überzeugungsgespräche zur Teilnahme mit einzelnen Teilnehmern wurden auch Vorbehalte vor Gruppenarbeiten und Ängste vor Blamage gegenüber den anderen Mitgliedern zwischen den Zeilen genannt. Es ist aber ein wichtiges Prinzip von FLYTOP, keine Beschuldigungen zu erzeugen. Problematische Themen werden in den Kursen immer anonym aufgearbeitet.

Andere fanden die zweitägige Dauer zu lang. Empfehlen kann ich da nur, im Vorfeld

aufklärende Gespräche der Befürworter mit den Bedenkenträgern zu führen, noch bevor sich eine negative Grundstimmung ausbreitet. Hier gilt es jedoch realistisch zu bleiben und nicht das Blaue vom Himmel zu versprechen, denn ganz sicher werden sich auch nach dem Kurs Unfälle nicht vermeiden lassen.

Zu klären waren neben dem Veranstaltungsort mit ausreichend Räumlichkeiten zur Gruppenarbeit auch Catering und die Kostendeckung. In unserem Fall reichte das Vereinsgebäude gerade noch aus, sind doch wegen der Gruppenarbeit ausreichend Einzelräume nötig.

Zum Mittagessen wurde ein Pizzabringdienst beauftragt, für Zwischenmahlzeiten wurden auf den Tischen Getränke, Kuchen und Obst bereitgestellt. Die Gesamtkosten wurden zum Teil durch Spenden der Teilnehmer gedeckt, der fehlende Differenzbetrag wurde aus der Vereinskasse bestritten. Zur Vermeidung von Ungerechtigkeiten sind hier pauschale Umlagen vielleicht der bessere Weg, sonst werden Nichtteilnehmer finanziell bevorzugt.

Simulationsübungen und Kommunikationsdefizite

Der Kurs begann Freitagabend mit der Vorstellung des Moderatorenteams Jens Eisenreich, Ottmar Gottschalg und Wolfgang Berger. Da die Moderatoren gleich zu Beginn einen ihrer Fehler erzählten, wurde klar, dass wir alle, auch Flugsicherheitsinspektoren, immer wieder Fehler beim

Fliegen machen. Als erstes Thema des Abends wurde die Stärkung des Sicherheitsnetzes sowohl auf Pilotenebene als auch des Vereines angesprochen. Als Beispiel zur Verdeutlichung diente die Simulation eines Flugabschnittes mit sich abzeichnendem kritischem Verlauf. Dabei galt es, die gefällten Pilotenentscheidungen, die jeder für sich traf, im Nachgang kritisch zu hinterfragen.

Quintessenz hier: Jeder macht Fehler! Ziel ist es, diese Fehler in einem Sicherheitsnetz aufzufangen. Dazu ist wechselseitige Überprüfung und das Einholen von Rückmeldungen wichtig (Crew-Gedanke). Die Chancen dazu liegen in der Gruppe. Die richtige Kommunikation trägt hier entscheidend zur Sicherheit bei. Bei vielen Piloten ist hier ein Defizit festzustellen.

Dies wurde auch am Folgetag deutlich, als die Teilnehmer in Gruppen eine Vorstandssitzung in einem Verein vorbereiten sollten. Hier ging es um die Erkenntnis, wie wichtig eine gute Kommunikation mit allen am Flugplatz vertretenen Personen ist. Bei schlechter Kommunikation werden offensichtliche Gefahren einfach überhört bzw. aus Angst vor Bestrafung gemachte Fehler gar nicht erst vorgebracht.

Experten für Vereinskommunikation

Gerade hierzu, zum Aufzeigen von Kommunikationsstrukturen zwischen den Piloten im Verein, wurden die nichtfliegenden Teilnehmer besonders herzlich zum FLYTOP-Vereinskurs eingeladen. Bei uns waren dies zwei Elternteile von Flugschülern und zwei nichtfliegende Pilotenfrauen. Sie erhielten eine spezielle Schulung über die typischen

Kommunikationsprobleme und die Beziehungsaspekte bei Piloten und haben uns am Samstag geholfen, die Kommunikation bei einer Reihe praktischer Beispiele zu verbessern.

Nachtschicht – für die Moderatoren

In anonymen Form wurden am Freitagabend Themen im Vereinsbetrieb gesammelt, die jeder als verbesserungswürdig hinsichtlich der Flugsicherheit ansieht. Diese Sammlung wurde dann in einer Nachtschicht von den Moderatoren ausgewertet.

Am Samstagmorgen wurden auf Flipchartblättern die Themenbereiche und Unterpunkte im Tagungsraum ausgehängt. Die Mitglieder unseres Vereines nannten Themen aus den Bereichen:

- „Umgang miteinander“
- „Fehlerkultur“
- „Weiterbildung/Training“
- „Unklare Vereinsziele“
- „Briefing/Debriefing“
- „Organisation/Flugbetrieb“
- „Führungsdefizite“
- „Technik/Material“
- „Ausbildung/Fluglehrerkritik“

Jeder Teilnehmer konnte seine Schwerpunkte bei diesen Themen kennzeichnen.

Bis zum Samstagmittag wurde die Schwerpunktbildung für jeden sichtbar gemacht, ohne dass die Präferenzen einzelner Personen nachverfolgbar wurden. Aus der Schwerpunktbildung heraus haben sich dann Gruppen gebildet, die sich eines Themas annehmen wollten. Mit den selbst erfahrenen frischen Eindrücken zur Kommunikation folgten Übungen zu guten Kommunikationsmethoden. Dann ging es an die

Aufarbeitung der Schwerpunktthemen in Arbeitsgruppen.

Umgang mit Kritik

Die Bearbeitung der Schwerpunktthemen aus den Bereichen erfolgte dann wieder in Gruppenarbeit mit Trainieren der vermittelten Kommunikationsregeln. Und hier gelangt man zum kritischen Teil des Kurses: Jetzt kommen viele Themen zur Sprache, die bislang so noch nicht offen angesprochen worden sind und die direkt ein Mitglied oder eine Gruppierung betreffen kann. Ich selber war als Fluglehrer und Ausbildungsleiter z.B. ziemlich überrascht, dass nach Meinung der Teilnehmer zu wenig auf die Bedürfnisse der Flugschüler eingegangen würde. So direkt hatte mir/uns das noch keiner gesagt. Spontaner Gedanke, der mir durch den Kopf ging, war: „Und das, wo wir Fluglehrer uns doch mindestens zweimal jährlich mit den Schülern zu Ausbildungsbriefings zusammensetzen und offen für alle Kritiken sind! Wir haben doch nichts falsch gemacht, im Gegenteil!“

Hier zeigt sich ein weiteres, von den Human Competence Erfahrungen der Airlines übernommenes Prinzip von FLYTOP: Kritik kann in Organisationen (Verein) nur dann wirklich klar und wirksam geäußert werden, wenn sie von der Person abgekoppelt wird. Daher sind die Sammlungen der kritischen Punkte und Fehler im FLYTOP-Vereinskurs immer anonym. Die einzelnen Themen werden auch als vertraulich für den Verein behandelt, so dass hier nichts ins Detail gehende berichtet werden kann. Demgegenüber ist es für die Verbesserung der Sicherheitsnetze der Organisation jedoch überlebenswichtig, dass viel und gründlich Kritik geäußert wird (nicht-straftende Fehlerkultur).

Wie mir ging es sicherlich auch anderen Mitgliedern. Und so kann es auch Ihnen als Mitglied Ihres Vereines bei Durchführung des Kurses gehen. Wichtig ist, dass man sich an dieser Stelle nicht beleidigt zurückzieht oder eine Verteidigungsposition einnimmt, sondern die Kritik aufnimmt und sich aktiv an einer Lösungsfindung beteiligt! Jeder, der schon einmal einen Konflikt ausgetragen hat, sei es im Verein, im Beruf oder im Privaten, weiß, wie schwierig es teilweise ist, miteinander zu reden und Kompromisse zu finden, gerade wenn man sich zuvor

In Arbeitsgruppen wurden die Schwerpunktthemen erarbeitet



persönlich angegriffen und verletzt fühlt. Ist diese Bereitschaft zur Diskussion aber nicht vorhanden, führt der Kurs nicht zum gewünschten Ziel. Im einfachsten Fall verstaubendie Flipcharts mit den Wünschen, im schlimmeren Fall kann das Vereinsklima abkühlen und neue Gräben entstehen. Steht Letzteres zu befürchten, rate ich von der Buchung des Kurses ab.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurden vorgetragen und Verantwortliche für eine Beseitigung des Missstandes gesucht. Die sogenannten Paten sorgen für eine Weiterverfolgung der Lösungsansätze im Nachgang des Kurses. Denn eines muss ebenfalls klar sein: Mit Durchführung des Kurses ist erst ein Anfang gemacht. Die Umsetzung der Vorschläge soll in den folgenden Monaten wenn nicht Jahren am Flugplatz konkret erfolgen. Die bundesweiten Ergebnisse der Kurse in Hinblick auf eine neue Fehlerkultur = sinkende Unfallzahlen, werden wahrscheinlich auch erst in 5-10 Jahren spürbar sein, so die Ansicht von Jens Eisenreich. Wer hier nicht am Ball bleibt verjagt die Chancen, die in einer konzentrierten Aktion mit den meisten Vereinsmitgliedern gemeinsam skizziert wurden. Als Motivation zur Umset-

zung wird es in ca. einem Jahr eine Zielkontrolle bei uns geben.

Motiviert in die Zukunft

Dann kam das große Finale. In einer sogenannten Zukunftswerkstatt wurde uns die Möglichkeit gegeben herauszufinden, was in Zukunft mit dem Segelflug und mit der LSG am Segelfluggelände Wolfenbüttel passieren sollte. Hierbei entdeckten die Mitglieder ihr Improvisationsgeschick. Als Ergebnis der Arbeitsgruppen wurde gezeigt, dass Flugsicherheit auch Spaß machen kann. Das Ganze wurde per Video aufgezeichnet und kann so sicherlich bei „Abflugparties“ o.ä. noch einmal zum Besten gegeben werden.

Der Kurs endete mit dem Dank an alle Beteiligten und kleinen Geschenken an die Experten. In einer Feedbackrunde wurden von allen Beteiligten durchweg positive Eindrücke geschildert. Mit diesen positiven Resümées im Kopf bestehen somit gute Chancen den Weg fortzuführen.

Bewerben um einen Kurs oder nicht?

Mit dieser persönlichen Schilderung der Vorbereitung und des Ablaufes hoffe ich

dazu beitragen zu können, dass Sie besser entscheiden können, ob auch in Ihrem Verein ein solcher Lehrgang von Nutzen ist. Wenn ja, zögern Sie nicht, auf der Webseite www.FLY-TOP.de mit den FLYTOP-Trainern oder mit einem FSI Kontakt aufzunehmen. Die Termine werden aufgrund der steigenden Nachfrage mittlerweile schon zum Jahreswechsel 2009 hin vorgemerkt. Nach Auskunft der FLYTOP-Trainer ist dabei die Reihenfolge der Berücksichtigung wesentlich durch das Engagement des Vereins (Beteiligung) bestimmt.

Abschließende Hinweise: Zur Erlangung höherer Teilnehmerzahlen könnte eine Verlagerung auf das Wochenende beitragen, dies ist im Vorfeld bei den Mitgliedern/Trainern abzufragen, verbunden mit dem Hinweis, welche Zeiten man sich freihalten sollte und der Nennung der Arbeitsinhalte. Eine gute Hilfe sind dabei die Flyer, die von den FLYTOP Teams bereitgehalten werden. Darin sollte vielleicht noch detaillierter der Kursinhalt beschrieben werden, denn bei vielen Teilnehmern ist eine gewisse Zurückhaltung durch das Fehlen einer klareren Beschreibung dessen, was sie erwartet, zu beobachten.



Fliegen Sie schon mit einheitlichem Kartenmaterial?

Erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten: März/April 2008

Bestellen Sie einfach unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch bei unserem Customer Support unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



DFS Deutsche Flugsicherung

Motorflugkarten:

- Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000
- Visual 500 Austria, Belgium, Denmark, Netherlands

NEU:

- Visual 500 Czech Republic

Segelflugkarten:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500 000
- Visual 500 Austria