

„Shit happens“ und wie man damit umgehen kann

VON HELGE ZEMBOLD

„Share your experience!“, zu deutsch „Teilt eure Erfahrungen“, lautet der regelmäßige Aufruf an unsere Leser, ihre Erfahrungen mit anderen zu teilen, um Zwischenfälle zu verhindern. Doch was versprechen wir uns eigentlich davon?

Seit einigen Ausgaben veröffentlichen wir in „segelfliegen“ Berichte von Segelfliegern, die sicherheitsrelevante Vorfälle erlebt haben. Sie

alle haben eines gemeinsam: Man kann aus ihnen lernen. Es ist nicht immer nur ein einzelner Fehler, der zu einem Zwischenfall führt, es ist immer die Kombination aus den

unterschiedlichsten Nachlässigkeiten, technischen Problemen und menschlichen Faktoren.

Doch die in dieser Rubrik geschilderten Fälle sind nur die Spitze des Eisbergs, ein kleiner Teil dessen, was in jeder Saison in den Vereinen passiert. Vieles davon bekommen selbst die Vereinsmitglieder kaum mit – und genau hier muss man ansetzen, denn gerade innerhalb des Klubs sind die umgebenden Faktoren wie Vereins- und Flugbetriebsorganisation, Werkstattarbeit und Ausbildung bekannt. Es gibt in einigen Vereinen bereits sehr gute Ansätze, das Prinzip „Share your experience“ zu nutzen. Ein „Kummerkasten“ beispielsweise dient dazu, seine Sorgen loszuwerden oder anonym von kritischen Vorfällen zu berichten. In [segelfliegen](#) 04/2009 haben wir Ihnen vorgestellt, wie man eine Sammlung solcher Beiträge auch online in Form eines privaten und anonymen Blogs gestalten kann.

Auswertung mit Loggerdaten und Fotos

Die Innsbrucker Segelflugvereinigung geht noch einen Schritt weiter und hat die „ISV Safety Info“ ins Leben gerufen. ISV „Safety-Pilot“ Jan Keller ist Pilot bei einer großen Flugesellschaft und hat sich die richtige Meldekultur und anonymisierte Aufarbeitung von Fehlern zum Vorbild genommen: „In der „Safety Info“ werden – neben Fachartikeln zum Thema Flugsicherheit – hauptsächlich die Erfahrungsberichte unserer Vereinsmitglieder veröffentlicht, wenn gewünscht auch anonym. Hier ist der offene Charakter des Systems hervorzuheben: Es geht nicht darum, jemanden an den „Pranger“ zu stellen,



Innsbrucker Segelflieger Vereinigung

ISV Safety Info
1/2011
safety@segelflug-tirol.at

kurzen Endanflug wenige Meter über dem Boden erst auszuklinken.
So könne sichergestellt werden in einem passenden Geschwindigkeitsbereich zu bleiben und nur im kurzen Endteil

Der Plan wird auch vom Mitflieger für gut befunden. Der Schlepppilot wird angewiesen mit 70 Meilen / 100km/h mit dem Duo im Schlepptau eine Platzrunde zu fliegen. Im kurzen Endanflug wird ausgeklinkt und die Schleppmaschine startet durch. Kurz kommt das Seil samt Sollbruchstelle der Haube nahe, da im Tiefschlepp geklinkt wird. Die Landung verläuft völlig problemlos.

Nach dem Ausrollen macht sich die Besatzung an die Fehlersuche. Ein kurzer Blick zur Seitenflosse löst das Rätsel: Im Bestreben möglichst schnell in die Luft zu kommen wurde die TEK Düse irrtümlicherweise in die Aufnahme für das Pitotrohr gesteckt. So wurde der Fahrtmesser blockiert.

Hier eine Detailaufnahme unseres FUN:
Achtung: Mit etwas Kraftaufwand kann die TEKdüse in das (untere) Pitotrohr eingeführt werden. Bitte immer darauf achten die Düse in die richtige (obere) Aufnahme einzuführen(!)



sondern um reinen Informationsaustausch.“

Grundvoraussetzung für die Berichte in der Safety Info sind Freiwilligkeit und Anonymität. Hier bietet sich entweder die Abgabe des Textes auf Papier oder die Verwendung einer anonymen E-Mail-Adresse an. Die dritte und noch viel wichtigere Voraussetzung ist jedoch, dass dem Meldenden keine Konsequenzen drohen, er also weder angeprangert noch bestraft wird. Die ISV Safety Info wird als interaktives PDF-Dokument erstellt und per E-Mail verschickt. „IGC Flight review“, ein kostenfreies Programm, ermöglicht das Nachfliegen von Flügen anhand der IGC-Dateien in Google Earth. So entstehen sehr lehrreiche Videos von Near-Misses oder Außenlandungen, auf die per Link in der Safety Info verwiesen wird. Auch hier ist das Einverständnis der Beteiligten Grundvoraussetzung.

Der Vorfall muss im Fokus stehen

Organisiert werden sollte die Sicherheitsarbeit von einem Mitglied, dem im Verein Vertrauen entgegengebracht wird und das Kenntnisse der Bereiche Human Factors und Flugsicherheit besitzt. Bestenfalls ist der Sicherheitsbeauftragte im Verein der Einzige, der die Nachrichten entgegennehmen kann oder dem die Identität der Verfasser bekannt ist. Nur dann tritt der Vorfall in den Fokus und nicht der Handelnde.

Das Ziel muss sein, den Mitgliedern die Augen zu öffnen, was alles passieren kann, und zum Nachdenken anzuregen, ob man sich nicht selbst auch in einer solchen Situation wiederfinden könnte. Eine Häufung von Meldungen zu einem bestimmten Thema sollte die Vereinsführung dazu bewegen, gemeinsam mit den Mitgliedern entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um das Sicherheitsnetz noch dichter zu weben. Keinesfalls kann man davon ausgehen, dass wenige Meldungen auch wenige Zwischenfälle bedeuten, sondern muss vielmehr die Mitglieder weiter ermuntern, sich anonym zu äußern.

Durch ein solches Meldesystem allein wird ein Verein niemals ganz ohne Zwischenfälle fliegen, denn „shit happens“ – aber es kann helfen, Schwachstellen innerhalb der Gruppenorganisation aufzudecken und bei den Piloten das Bewusstsein zu wecken, dass kein Mensch und kein System fehlerfrei ist. Eines ist klar: Bewusste Regelverstöße sind zu ahnden – aus Fehlern sind Lehren zu ziehen.

Ein Horror-Flugzeugschlepp

Im Rahmen von „Share your Experience“ berichtet ein Leser (Name der Redaktion bekannt) von einem brenzigen Flugzeugschlepp.

Mitte der Achtzigerjahre im Segelfliegerurlaub in Lesce-Bled: Ich ließ mich mit meiner BS1 in Richtung Jelovica schleppen. Nachdem der F-Schlepp zunächst fast normal begann, nahm die Steigrate jedoch alsbald rapide ab und der Schleppzug flog mehr abwärts als aufwärts – und mit einer für die ausreichende Steuerbarkeit der BS1 zu geringen Geschwindigkeit.

Aufforderungen über Funk, schneller zu schleppen, blieben wirkungslos. Mittlerweile waren wir in unkomfortabler Höhe über der Save-Schlucht angekommen, von wo aus ich keinen Rückflug im reinen Segelflug wagen mochte. Auch gab es weit und breit keinen landbaren Flecken. Nur eine Thermikwolke stand über der Schlucht, die letzte Hoffnung einer Rettung aus dieser brenzigen Situation. Mental bereitete ich mich bereits auf die mögliche Notwendigkeit des lebensrettenden Notausstiegs als Alternative zu einem Crash vor.

Tatsächlich noch rechtzeitig erreichte der Schleppzug den rettenden Thermikschlauch, in den die Schleppmaschine links einkreiste. Wegen der zu geringen Schleppgeschwindigkeit hob sich jedoch die linke Tragfläche der BS1 trotz Dagegensteuerns mit allen Rudern erheblich an und mein Flugzeug wollte rechts herum einkreisen. Über landbarem Gelände hätte ich nun spätestens jetzt ausgeklinkt; über der Saveschlucht hätte ich dann aber auch sofort abspringen müssen. So entschied ich, dran zu bleiben und zu hoffen, dass der bald entstehende hohe Seilzug an der Bugkupplung an der Nase der BS1 die Maschine noch herumziehen würde, bevor die Schleppmaschine

wegen Fahrtverlusts abkippen würde.

Mit einem starken Ruck wurde die Nase herumgezogen, worauf auch die rechte Fläche hochkam und ich wieder hinter die Schleppmaschine steuern konnte. Nach längerem gemeinsamem Kreisen und wirkungslosen Aufforderungen zum schnelleren Schleppen erreichten wir eine Höhe, die einen sicheren Rückflug im Gleitflug gestattet hätte. Ich klinkte aus und konnte weitersteigen, so dass ich mich dann doch noch bei einem schönen Flug von dem Schrecken erholen konnte – und dieses Erlebnis ein Vierteljahrhundert lang verdrängte.

Abends nach meiner Landung berichtete mir ein Fliegerfreund, dass die Schleppmaschine mit stotterndem Motor zum Platz zurückgekommen und sofort zur Werkstatt gerollt sei, wo der Pilot unter lautstarken Flüchen begonnen habe, den Motor auseinander zu schrauben.

Fehleranalyse

Der Schlepppilot, der als Einziger wusste, was wirklich los war, hätte nicht unterhalb des sicheren Rückkehrgleitpfads aus dem Bereich der Platzrunde herausfliegen dürfen. Mit Einmots ist es generell ratsam, den sicheren Rückkehrgleitpfad zum Flugplatz erst mit einer für eine Außenlandung ausreichenden Sicherheitshöhe zu verlassen.

Persönliches Fazit für mich als betroffenen Segelflieger: Wenn du in eine fremdverschuldete Notlage gerätst, spiele nicht den fürsorglichen Helden für diejenigen, welche die Lage zu verantworten haben, sondern handele so, dass dein eigenes Überleben und deine eigene Gesundheit die größte mögliche Chance erhalten. Hoffe also das Beste, bereite dich aber mental auf das Schlimmste vor.

Mein weiteres Fazit: Eine Bugkupplung für den F-Schlepp kann Leben retten.

Share your experience!

Zur Sicherheitskultur in der Luftfahrt gehört auch die Diskussion über eigene Erlebnisse und Fehler, aus denen jeder lernen kann. Haben Sie auch Vorfälle erlebt oder beobachtet, die für unsere Leser interessant sind? Teilen Sie ihre Erfahrungen mit anderen! Nur wenn Zwischenfälle aufgearbeitet und die Erkenntnisse verbreitet werden, kann sich die Flugsicherheit im Segelflug verbessern. Schreiben Sie an zh@segelfliegen-magazin.com, wir behandeln Ihre Zuschriften vertraulich.