

Falsch eingeklinkt

VON HELE ZEMBOLD

FOTO: ARCHIV

Mit „Share your experience!“ fordern wir unsere Leser regelmäßig auf, ihre Erfahrungen mit Zwischen- und Unfällen mit anderen zu teilen, um weitere Missgeschicke zu vermeiden. Diesmal berichtet ein Leser (Name der Redaktion bekannt) von einem Zwischenfall vor dem Start.

Die Osterferien waren gerade vorbei. Einige von uns hatten die Zeit genutzt, um in Frankreich ausgiebig zu fliegen. Ich saß in einer ASK 23 am Windenstart. Ein sehr zuvorkommender Vereinskamerad half mir bei der Flugvorbereitung. Nach den üblichen Vorkehrungen führte ich den Vorflugcheck durch und gab anschließend das Zeichen zum Einklinken. Mein Helfer tauchte neben mir ab und verschwand aus meinem Gesichtsfeld.

„Aus!“ - „Ein!“ Alles klar. Er stand auf, ging zum Flächenende. Daumen hoch – Fläche hoch – Arm hoch. Das Seil zieht an. Doch bevor es stramm ist, bricht der Startleiter ab. Warum? Mein Vereinskamerad war gerade aus Frankreich zurückgekehrt und hatte dort zwei Wochen lang täglich Segelflugzeuge für den F-Schlepp eingeklinkt, also an der Bugkupplung. Das hat er nun auch bei mir getan. Das ist menschlich, das kann passieren. Außer dem aufmerksamen Startleiter hat es aber niemand gemerkt. So hätte der Schlepp möglicherweise in einer kritischen Höhe vorzeitig zu Ende sein und (nicht nur) Fluganfänger vor Probleme stellen können.

Gemeinsame Verantwortung

Ich schaue nun, auch wenn ich „nur“ bei der Durchführung des Startbetriebs mithilfe, verstärkt darauf, was die anderen so machen. Nicht um sie zu kontrollieren, sondern um gemeinsam mit ihnen die Verantwortung wahrzunehmen, die alle für sicheren Flugbetrieb haben – nicht nur der Pilot, Startleiter und Windenfahrer. Ist das Seil richtig eingeklinkt? Steht die Haube über? Ist das Kuller ab? Befinden sich die

Gäste im ausreichenden Abstand zum Flugzeug? Gibt es „träumende“ Flugbetriebsteilnehmer? Den Flugbetrieb am Boden kann man so bequem beobachten, selbst wenn man sich unterhält. Es gibt eben nichts, was es nicht gibt.“

Situationsbewusstsein

Als Situationsbewusstsein bezeichnet man den Zustand, sich seiner Umgebung bewusst zu sein, oder einfacher ausgedrückt: Man weiß, was um einen herum passiert, aber auch, wo und in welchem Zustand man sich selbst befindet. Dr. Mica Endsley nennt in ihrem Modell zur Entstehung des Situationsbewusstseins drei dafür notwendige Elemente:

1. Die Objekte in der Umgebung werden wahrgenommen.
2. Ihre Bedeutung wird verstanden.
3. Die Veränderung in der Umgebung und der zukünftige Zustand der Objekte werden zutreffend für eine ausreichende Zeitspanne vorhergesagt.

Aus dem Modell ergibt sich, dass wichtige Voraussetzungen für ein Situationsbewusstsein die Fähigkeit zur Wahrnehmung und ein Mindestmaß an Aufmerksamkeit sind.

Mangelndes Situationsbewusstsein hat in der gewerblichen Luftfahrt bereits zu schweren Unfällen geführt. So schreibt die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in ihrem Abschlussbericht zum Absturz einer King Air im Dezember 2009 in Egelsbach: „Das Situationsbewusstsein des Piloten während des

Anfluges war zumindest in Bezug auf die Flughöhe und Entfernung zum Flugplatz unzureichend.“

Die Besatzung des USAir-Fluges 1549 in New York hingegen hatte ein gutes Situationsbewusstsein: Kapitän Sullenberger erkannte schnell, dass eine Landung auf einem Flugplatz aufgrund der fehlenden Triebwerksleistung nicht mehr möglich war, und wählte mit dem Hudson River eine angemessene Alternative.

Übertragen auf das Leserbeispiel kann man annehmen, dass sich der Starthelfer in beschriebenem Moment nicht bewusst war, dass er nicht mehr in Frankreich, sondern in Deutschland war und dass kein F-Schlepp, sondern Windenbetrieb stattfand. Hier hat bereits das erste Element für das Situationsbewusstsein, die Wahrnehmung des Ortes und der Gegebenheiten, nicht funktioniert. Oft sind Ablenkung durch andere Personen, aber auch gedankliche Abschweifungen oder aber Müdigkeit oder Erschöpfung beitragende Faktoren zu mangelndem Situationsbewusstsein.

