

Safety Workshop 2022

Erkenntnisse aus den Gruppenarbeiten

Gruppenarbeit

Zu Beginn des Workshops wurden alle Anwesenden gebeten, das aus ihrer Sicht grösste Sicherheitsrisiko in ihrer Flugschule auf einen Zettel zu schreiben. Damit hatten wir 41 Meldungen von Risiken, welche in 4 Gruppen zuerst sortiert wurden:

- Gibt es Themen, welche häufig erwähnt werden?
- Gibt es solche, welche ein besonders grosses Risiko darstellen?

Anschliessend wurde in jedem Team ein Thema als wichtigstes definiert und nach Anleitung – und mit viel gesundem Menschenverstand! – bearbeitet. Es ging primär darum, die Systematik kennen zu lernen, die Ergebnisse der bearbeiteten Themen waren eigentlich «Nebenergebnisse».

Risikomeldungen

Die am Morgen abgegebenen 41 Meldungen von Risiken kamen aus 27 verschiedenen Schulen und Vereinen und können folgendermassen gruppiert werden:

- **Mangelndes Training der Piloten** (8 Meldungen) : es wird generell zu wenig geflogen, aus verschiedenen Gründen (Mehrfachbelastung Familie, Beruf etc.; Fliegen wird komplexer (Avionik, Lufträume etc.) > mehr Training nötig für einen Minimalstandard)
- **wie weiter nach der Lizenzierung?** (10 Meldungen) Viele Piloten haben kein klares Ziel, Weiterbildungsangebote werden nicht genutzt > mangelnde oder falsche Vorbereitung, dadurch Motivationsverlust, Überforderung führt zu riskanten Flugmanövern
- **Organisation auf dem Flugplatz** (9 Meldungen) nicht optimal, führt zu unnötigen Risiken im Betrieb. Z.B. FDL kennt seine Aufgaben nicht, Hektik, zu wenig Disziplin, hohes Gras wegen Ausgleichsflächen etc.
- **Meldekultur mangelhaft** (8 Meldungen): verschiedene Gründe: Angst vor Strafen oder rechtlichen Konsequenzen, fehlende Just Culture, dadurch fehlendes Vertrauen, Überforderung: immer mehr Vorschriften, welche auch noch dauernd ändern
- **Weitere:** Mängel in der Organisation von Wartung und Unterhalt, «Individualisten», welche ausserhalb der Fluggruppen operieren bzw. einzelne Piloten, die sich schlecht integrieren, «Vereinsmeierei»

wichtige Erkenntnisse

Es fällt auf, dass

- Viele Flugschulen mit den gleichen Problemen kämpfen! Hier drängt es sich auf, gemeinsame Lösungen zu suchen.
- Es scheint eine verbreitete Abneigung gegen Meldungen zu bestehen. Angst vor rechtlichen Konsequenzen, fehlendes Vertrauen hält viele davon ab, ein Risiko zu melden.
- Viele Piloten fliegen zu wenig, gleichzeitig wird die Fliegerei immer komplizierter. Segelfliegen ist für viele nur eine von mehreren Freizeitbeschäftigungen. Neben dem Fliegen fallen noch andere ehrenamtliche Aktivitäten im Verein an, das wird neben Familie und Beruf einigen zu viel.
- Nach der Grundausbildung, die klar gegliedert und mit einem Ziel abgeschlossen wird, sind viele mit der «neuen Freiheit» überfordert. Wie weiter nach dem Brevet? Es gibt Weiterbildungsangebote, nun ist aber Eigeninitiative gefragt und es folgt die Erkenntnis, dass das nötige zeitliche Engagement relativ gross ist.

Wie können diese Problemfelder angegangen werden?

Rückmeldungen

Damit Risiken erkannt werden sind wir auf Rückmeldungen angewiesen. Das EU-Reporting funktioniert trotz Obligatorium nur unbefriedigend. Sehr wichtig sind Schul- oder Vereinsinterne Meldewesen, die aber häufig wenig Rückmeldungen erhalten.

Wir müssen die Pilotinnen überzeugen, dass sie Beobachtungen, welche die Sicherheit beeinträchtigen können, melden – zu ihrer eigenen Sicherheit. Nicht, um ein Meldeobligatorium zu erfüllen.

Am Workshop haben wir 41 Rückmeldungen erhalten. Warum nicht an der nächsten Vereinsversammlung die Piloten und Flugschülerinnen auffordern:

Schreibe 3 sicherheitsrelevante Beobachtungen auf, die du in der letzten Saison gemacht hast!

Mangelndes Sicherheitsbewusstsein

Erkannte Risiken werden nicht gemeldet. Der ELT und / oder der Transponder werden nicht eingeschaltet, das Flarm funktioniert nicht, weil die Firmware veraltet ist. Warum? Angst davor, einen Fehler einzugestehen? Angst vor rechtlichen Konsequenzen? Nachlässigkeit? Was können wir dagegen machen?

Überzeugen!

Wenn Risiken erkannt werden, müssen diese gemeldet werden. Alle Beteiligten müssen überzeugt werden, dass gemeldete Beobachtungen dazu führen können, dass Risiken vermindert werden und damit Leben gerettet werden können.

Kollisionen und Near Misses gibt es leider immer wieder. In den letzten Jahrzehnten sind diverse technische Hilfsmittel eingeführt worden, welche uns bei der Luftraumüberwachung unterstützen können – wenn wir sie benutzen. Zweifler müssen überzeugt werden, dass auch hier im Interesse der Sicherheit alle zur Verfügung stehenden Mittel immer in möglichst gutem Zustand eingesetzt werden müssen. Die richtige Haltung entwickelt ein Flugschüler, wenn er von Beginn an nichts anderes kennt. Alte Hasen überzeugen wir mit Fakten.

Trainingsmangel / Routine

Mangelndes Training der Piloten: es wird generell zu wenig geflogen, aus verschiedenen Gründen (Mehrfachbelastung Familie, Beruf etc.; Fliegen wird komplexer (Avionik, Lufträume etc.) > mehr Training nötig für einen Minimalstandard). Abhilfe durch:

- Saisonschwerpunkt, dem angepasster Trainingsflug
- Aussenlandetraining (andere Flugplätze, mit TMG...)
- Aktionstage (Ziellandekonkurrenz, Fly-in auf anderen Flugplatz, Lager...)
- Simulatortraining (gezielte Übungen, unterscheiden zwischen ausbilden und spielen)



Bodenorganisation

Die Organisation auf dem Flugplatz ist nicht optimal, führt zu unnötigen Risiken im Betrieb. Z.B. FDL kennt seine Aufgaben nicht, Hektik, zu wenig Disziplin, hohes Gras wegen Ausgleichsflächen etc.

- Definierte Verfahren einführen und einhalten, dafür sorgt ein...
- ... Flugdienstleiter, der ausgebildet ist und seine Aufgabe ernst nimmt
- Briefing und Debriefing helfen, Ordnung in den Betrieb zu bringen, beim Debriefing können Beobachtungen von kritischen Vorgängen besprochen werden



TLAR

Im Workshop habe ich diese Abkürzung zum ersten Mal gehört.

That Looks About Right das sieht ungefähr richtig aus

Die Erfahrung könnte uns in vielen Situationen vor einer Katastrophe bewahren, wenn wir uns immer wieder fragen? Passt das?

- Ist dieser Anstellwinkel realistisch (nicht die Geschwindigkeitsanzeige)?
- Reicht die aktuelle Höhe für den Heimflug (nicht die Zahl auf dem Rechner)?
- Passt die Wetteroptik zu meiner noch geplanten Strecke (nicht die Prognose)?
- Ist mein Flugzeug bei diesem Pistenzustand nicht zu schwer (unabhängig von der berechneten Startstrecke)?
- ...

Ein Thema, das durchaus in einem eigenen Safety Workshop vertieft behandelt werden könnte...

Austauschen

Im Segelflugverband wird ein Intranet eingerichtet. Diese Plattform kann dazu dienen, dass sicherheitsrelevante Aktivitäten, Informationen, Beobachtungen etc. ausgetauscht werden können. So muss nicht jeder alle Fehler selber machen.

Jeden Winter finden in vielen Gruppen Refresher und andere Theorieanlässe statt, häufig doppelspurig. Diese Veranstaltungen können publik gemacht werden und gemeinsam durchgeführt und besucht werden.

Kritische Vorfälle können zeitnah kommuniziert werden, so dass erkannte Risiken sofort auch bei anderen gemildert werden können.

Erkannte Risiken können zur gemeinsamen Bearbeitung eingebracht werden. An den Safety Workshops beeindruckt mich immer wieder die geballte Ladung an Expertenwissen – nutzen wir die doch auch ausserhalb des Workshops!