

DHV magazin



Reisen
**Mit Schirm
unterwegs
zwischen Saigon
und Hongkong**

Sicherheit
**Offene
Fehlerkultur im
Flugsport-Verein**

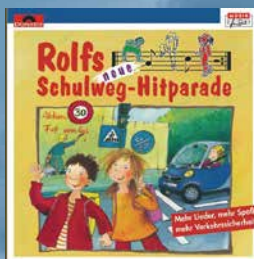
Gerätetechnik
**Elektrowinde zum
Selberbauen**

Offene Fehlerkultur im Flugsport-Verein

*„Alle machen Fehler, alle machen Fehler
Keiner ist ein Supermann
Alle machen Fehler, alle machen Fehler
Weil das mal passieren kann“*

Kinder-Lied von Rolf Zuckowski (Rolf und seine Freunde)

TEXT: KARL SLEZAK



Alle machen Fehler

Die Generation Y (*1980-1995) kennt dieses populäre Kinderlied der 80-er. Die Boomer (*1950-1965) höchstens dann, wenn es die eigenen Kinder am Kassettenrecorder hörten. Der offenere Umgang mit der eigenen Fehlbarkeit fällt der jüngeren Generation leichter. Ältere, sozialisiert mit dem Ideal „Fehler macht man nicht“, tun sich diesbezüglich oft schwer.

Unser Flugsport ist geschichtlich geprägt von wilden Haudegen, die scheinbar keine Angst kennen und keine Fehler machen. Aber eben nur scheinbar. Denn beides stimmt natürlich nicht. Es muss heißen - die viele ihrer Ängste verdrängen und dazu tendieren, ihre Fehler ganz schnell zu vergessen. Viele Gleitschirmflieger tun sich bis heute schwer, mit ihren Ängsten und Fehlern offen umzugehen, weil sie das nie gelernt haben und keine Vorbilder dafür hatten. Und weil ihr fliegerisches Umfeld Ängste und Fehler als etwas Schlechtes, Negatives versteht, über das nicht gesprochen wird - oder allenfalls in abfälliger Weise. Das ist übrigens ein sehr deutsches Phänomen. In einer Untersuchung wurde die Fehlertoleranz von 61 Ländern verglichen*. Deutschland nahm den vorletzten Platz ein. Vor Singapur, einem Land, das noch an öffentlichen Züchtigungen mit dem Rohrstock festhält.

Nicht alle müssen alle Fehler selbst machen

Es wird höchste Zeit, dass dies aufhört. In einem Sport, in dem Fehler fatal enden können, muss der Konsens herrschen, dass über Fehler gesprochen wird, um daraus zu lernen. Es muss ein jeder angstfrei über seine Unzulänglichkeiten reden können. Es muss aber auch jeder vertragen, auf seine Fehler angesprochen zu werden, ohne dies als übergriffig zu verstehen. Das funktioniert nur dann einigermaßen, wenn jede Pilotin, jeder Pilot seine eigene Fehlbarkeit als Fakt akzeptiert. Besonders die Menschen in verantwortlichen Positionen müssen die Wichtigkeit dieser offenen Kommunikation erkennen. Es sollte Einigkeit bestehen, dass Ängste und Fehler Dinge sind, die man nicht lächerlich macht oder mit Unfähigkeit begründet. Im Gegenteil: Wer offen über diese Dinge spricht, sollte Anerkennung und Wertschätzung erfahren.

Offene Fehlerkultur

Gleitschirmfliegen ist super-komplex. Die Möglichkeiten, Fehler zu machen, sind praktisch unbegrenzt. Meist unterlaufen einem bei jedem Flug eine ganze Reihe von Fehlern und Fehleinschätzungen. Darin liegt ein großes Potential zum Lernen (warum ist mir das passiert und was kann ich beim nächsten Mal besser machen) und ein genauso großes zum ignorant Bleiben (schuld ist immer etwas anderes).

Stellen wir uns einen Vereinsabend bei einem der mehr als 300 DHV-Mitgliedsvereine vor. Die Vereinsführung hat sich einen offenen Austausch über kritische Situationen, Fehler, Trainingsdefizite, Ängste, etc. auf die Fahnen geschrieben. Dies wurde den Mitgliedern von der Führung so kommuniziert. Es gibt einen „Code of Conduct“ im Verein, eine Vereinbarung, wie mit Fehlern und Ängsten, aber auch mit absichtlichen Verstößen umgegangen werden soll.

Gemeinsam will man Fehler-Erfahrungen analysieren und aus den Erkenntnissen lernen. In dieser offenen Atmosphäre berichtet ein Pilot über einen Vorfall, der ihn fliegerisch und mental an seine Grenzen gebracht hat.

„Bei meinem letzten Flug im Urlaub war die Wetersituation etwas unklar für mich. Am Startplatz war mein Handy-Akku leer, deshalb hab ich die Windwerte nicht abrufen können. Ich hatte schon etwas Bedenken, weil die Bewölkung fast geschlossen und die vorher schon aufliegende Basis noch tiefer gesunken war als beim Flug vorher. Der Wind hatte aufgefrischt und es war kälter geworden. Gewundert hab ich mich, dass keine anderen Piloten am Startplatz waren. Ich hab schnell ausgelegt und bin los, bevor es noch schlechter wird. Nach dem Start habe ich sofort gemerkt, dass etwas nicht stimmt. Es hat mich in die Höhe gebeamt wie verrückt, ganz ohne Thermik. Der Wind nahm mit der Höhe immer mehr zu. Ich legte die Ohren an und es ging rückwärts, auf die Felswände zu. Beim Versuch zu beschleunigen, merkte ich, dass der Beschleuniger nicht freilief - ich hatte ihn zwischen den Beinurten durchgeführt und das nicht bemerkt, weil ich

keinen Startcheck gemacht habe. Ich hab echt Schiss gehabt in der Situation und hatte Mühe, ruhig zu bleiben. Ich war nah an der Panik und klares Denken fiel mir schwer. Schließlich versuchte ich, die Beschleuniger-Schnüre am Tragegurt mit den Händen herunterzuziehen. So gelang es mir mit Mühe, den Schirm etwas schneller zu machen. Mit angelegten Ohren bin ich so ganz langsam vorwärts geflogen. Das Halten der Ohren und das Beschleunigen mit den Händen war wirklich schwierig und extrem anstrengend. Nach einer Ewigkeit war ich über dem Landeplatz, immer noch sehr hoch. Ich konnte mit dem Beschleunigen aufhören, ließ die Ohren aber drin, um weiter zu sinken. Allmählich kam ich tiefer und in ruhigere Luft. Ich konnte normal landen und war unendlich froh, sicher am Boden zu sein“.

Weil im Club eben diese positive und zugewandte Atmosphäre herrscht, kann dieser Pilot seine Erlebnisse offen schildern. Es wird oft unterschätzt, wie wichtig es den Betroffenen ist, aufmerksamen und verständnisvollen Zuhörern zu berichten. Hier im DHV-Sicherheitsreferat wissen wir das sehr gut. Fast täglich wollen Piloten über negative Erfahrungen reden und Hilfestellung bekommen.



Geleitet von einem kompetenten Moderator (Safety Officer des Clubs) wird gemeinsam analysiert, was hier hätte besser gemacht werden können. Nach dem Motto: „Die Fehlersuche beginnt immer beim Piloten“. Nicht in einer besserwisserischen Art („Warum hast Du nicht!“), sondern im Konsens, dass jeder dieser Fehler jedem anderen auch passieren könnte.

- Nur mit geladenem Handy-Akku oder Powerbank zum Fliegen gehen.
- Auf das eigene Bauchgefühl hören, innere Bedenken nicht übergehen.
- Es als Alarmsignal werten, wenn keine anderen Flieger am Startplatz sind oder wenn diese nicht starten.
- Ein Absinken der Basis immer als Warnung verstehen (Kaltluft).
- Vor dem Start ein paar Minuten in Ruhe die Bedingungen und das eigene Empfinden checken. Dann bewusst eine Entscheidung für oder gegen einen Start treffen.
- Kein Start ohne Startcheck!
- Sich und seine Reaktionen unter starkem Stress kennen. Wissen, wie man sich in kritischen Situationen mental stabilisiert und strukturiert handelt.

Neben dem, was alles schiefgelaufen ist bei diesem Flug, sollten auch die positiven Aspekte herausgearbeitet werden.

- *Der Pilot hat letztlich doch seine aufkommende Panik in den Griff bekommen.*
- *Er hat nicht aufgegeben und unter starkem Stress nach einer Lösung gesucht.*
- *Er hat sich für das richtige Notfallverfahren entschieden und konnte damit der Gefahr entkommen.*
- *Er hat dadurch gelernt, dass er auch in einer kritischen Situation Herr der Lage bleiben kann. Das ist eine positive Erfahrung, die ihm künftig helfen wird.*

Jeder in der Runde profitiert von diesem Austausch. Der Lerneffekt ist enorm. Keiner, der aus dieser Runde nicht etwas für sein persönliches Risikomanagement mitnimmt.

Offene Fehlerkultur gilt auch andersrum

Da gibt es den 75+-Piloten, der sichtbar vom Verhalten seines anspruchsvollen Gleitschirms überfordert ist, dies aber nicht wahrnimmt oder verdrängt. Es ist nicht einfach, einen langjährigen Flieger auf beobachtete, altersbedingte Probleme hinzuweisen. Aber es wäre gut, das zu tun. Mit Fingerspitzengefühl. Manchmal sind diese Piloten fast erleichtert, wenn sie auf ihre Defizite angesprochen werden, die sie im Innersten selbst schon festgestellt haben. Manchmal aber auch nicht und es ist eine längere Überzeugungs-

arbeit notwendig. Dieser Aufgabe muss sich die Vereinsführung stellen.

Oder der Flieger, der immer wieder mal mit einem Leinenknoten startet, weil er die Leinenkontrolle schlampig durchführt. Oder der, der immer so stark abgebremst fliegt, dass es den Beobachtern angst und bange wird.

Unsere Psychologin in der Fluglehrer-Ausbildung gibt den Teilnehmern der Lehrgänge für das Gespräch mit Piloten, die kritische Fehler machen, folgendes auf den Weg: Sei emphatisch, vermittele, dass es Dir um das Wohlergehen des anderen geht. Sag nicht das und das machst Du falsch, Punkt. Das ist eine Herabsetzung des anderen, der sofort in Abwehrhaltung gehen wird. Sag es ihm aus Deiner Position, z.B. „Wenn ich Dir zuschaue, hab ich das Gefühl, dass Du Deinen Gleitschirm manchmal nicht 100 % unter Kontrolle hast. Lass uns bitte darüber reden. Wir wollen nicht, dass Dir als unserem geschätzten Clubkameraden etwas passiert“. Man kann bei sicherheitsrelevanten Defiziten auch immer Bezug auf die Unfallanalysen und Statistiken des DHV nehmen. Der Pilot ohne Startcheck versteht seine Gefährdung besser, wenn dies mit Fakten untermauert ist. „Mir fällt auf, dass Du selten einen Startcheck machst. Bitte denk daran, dass auch ein routinierter Pilot mal etwas vergessen kann. Der DHV hat kürzlich dazu einen Bericht veröffentlicht. Es gab mehrere Fälle von unverschlossenen Gurten, dabei sind 2 Piloten gestorben. Es wäre schrecklich, wenn so etwas bei uns passieren würde. Bitte nimm Dir die Zeit für den Check vor dem Start“. Oder eine Ansprache an den Piloten, der immer stark abgebremst im Aufwind fliegt: „Beim zusammen Fliegen vorhin am Hang ist mir aufgefallen, dass Du Deinen Schirm immer sehr stark anbremsst. Der DHV empfiehlt den Gleitschirm beim Thermikfliegen nur leicht auf Zug, anzubremsen, um nicht Gefahr zu laufen, einen Strömungsabriss beim Drehen zu verursachen. Da gab es letztes Jahr einen tödlichen Unfall und der Verband hat danach extra auf diese Gefahr hingewiesen. Probier das mal. Die Bremsgriffe höher halten, etwa auf Höhe der oberen Beschleuniger-Rolle“.



© ANDY BUSSLINGER

Fehler versus Verstöße

Fehler geschehen nicht absichtlich. Sie ergeben sich z.B. aus Trainingsmängeln, Wissenslücken, menschlichen Faktoren, wie Unaufmerksamkeit oder Stress, Kommunikationsproblemen, etc. Dagegen sind Verstöße absichtliches Fehlverhalten. Wer die Ausweichregeln missachtet und andere gefährdet, macht dies in der Regel wider besseres Wissen, also mit Absicht. Es sind schon ganze Fluggebiete verloren gegangen, weil Einzelne absichtlich gegen Gelände-Regeln verstoßen haben. Mein Kollege Björn Klaassen, DHV-Referat Flugbetrieb, kann davon ein Lied mit vielen Strophen singen. Der Gleitschirmsport hat auch große Anziehungskraft auf Poser und Selbstdarsteller. Die lieben es, gegen Regeln zu verstoßen, um allen ihre Coolness zu demonstrieren. Die Toleranz gegenüber solchen Piloten sollte klare Grenzen haben. Nur so lange keine anderen gefährdet werden, kann man es beim Augen-Verdrehen belassen. Von einem Gleitschirmflieger muss ein einwandfreies Verhalten als Luftfahrer (Airmanship) erwartet werden können. Wer seinen 10 qm Miniwing als gefährliches Geschoss pilotiert, riskante Manöver in Bodennähe fliegt, Zu-



ANDY BUSSLINGER

schauer durch knappe Überflüge gefährdet, andere in der Luft bedrängt, Flugregeln nicht beachtet, bewusst in Wolken oder Nebel einfliegt, als Tandempilot bei gefährlichen Bedingungen startet, illegal Flugunterricht gibt...um eine Auswahl zu nennen, muss die Konsequenzen zu spüren bekommen. Hier die Augen zuzudrücken, ist, jedenfalls bei wiederholten Verstößen, das falsche Signal. Welche Konsequenzen? Dazu berät das DHV-Referat Flugbetrieb gerne die Vereinsführung.

Vereins-Führung als Vorbild

„Wasser predigen und Wein trinken“ geht natürlich in diesem sensiblen Bereich nicht. Wenn die Club-Chefs keine Vorbilder sind, wird das mit der Fehler-Kultur nicht funktionieren. Aber: Die meisten Leute in den Vereins-Vorständen sind in ihrer Position, weil ihnen das Gemeinwohl wichtig ist. Diese soziale Kompetenz erleichtert einen offenen Umgang mit Fehlern und Ängsten.

Trotzdem, liebe Vereinsvorstände: Packt Euch ruhig mal an der eigenen Nase. Wie haltet Ihr das mit dem Eingeständnis eigener Fehler und Ängste? Kein Problem damit? Oder doch lieber Schwamm darüber? Zum Dazulernen ist es nie zu spät. Anfangen kann man z.B. mit der Lektüre der vielen Fachartikel zum Thema „Human Factors“ auf der DHV-Website. ▽

ANZEIGEN



2-Jahres Check Gleitschirm	159,- Euro
Retter packen ab	39,- Euro
Check inkl. Retter packen	184,- Euro

Checks - Reparaturen - Retter packen - Verkauf - Tandemflüge

Weitere Angebote und Details, sowie unsere **deutsche Versandadresse** findet Ihr auf unserer Internetseite

Schamagl & Müller GbR - Kaltenbach 9 - A-6345 Kössen - www.gleitschirmwerkstatt.at
Andrea +43 650 8089364 - Viktor +43 676 6075721



GLEITSCHIRMINSTANDHALTUNG

- Gleitschirm Nachprüfung
- Trimm-Tuning
- Retter Packen
- Reparaturen

NEUERÖFFNUNG!



Lorenz Ziegler
Bahnhofstraße 28
72639 Neuffen
Deutschland
www.ParaPro.services
Info@ParaPro.services

Beispiel: Code of Conduct



Präambel

In unserer Flieger-Gemeinschaft respektieren wir jeden im gleichen Maße. Den Wettbewerbspiloten genauso wie den Feierabend-Abgleiter, den erfahrenen Streckenjäger genauso wie den Anfänger, den jungen, sportlichen genauso wie den älteren, schon eingeschränkten Piloten. Good Airmanship, also ein vorbildliches Verhalten als Flieger in allen Belangen der Sicherheit und der Verantwortung gegenüber sich selbst und anderen ist uns sehr wichtig.

Offene Fehler-Kultur

- Wir sind alle Menschen und machen Fehler.
- Niemand wird bei uns wegen fliegerischer Fehler verspottet oder erniedrigt.
- Wer über seine Fehler reflektiert und seine Erkenntnisse mit uns teilt, genießt bei uns ein hohes Ansehen. Denn wir verstehen Fehler als einen Anlass zum Lernen und für Verbesserungen.
- Wir versuchen, fliegerische Fehler durch konstruktive Gespräche zu klären, mit dem Ziel eine Verbesserung zu erreichen.
- Das Ansprechen von Fehlern ist nie als Kritik der Person, sondern der Abläufe und Techniken zu verstehen. Wer bei den Startvorbereitungen ständig Leinenknoten übersieht, ist deswegen kein Trottel. Er sollte aber seine Technik verbessern.
- Bei uns werden Fehler aktiv angesprochen und nicht verschwiegen. Das bedeutet, dass auch Deine Fehler zum Thema werden können.
- Wenn Du auf Fehler angesprochen wirst, sei offen, geh nicht gleich in Abwehrhaltung.
- Wenn Du jemanden auf einen Fehler ansprichst, mach dies höflich und respektvoll.
- Wir sind gegenüber anderen Piloten aufmerksam und sensibel. Technische Fehler sprechen wir genauso an, wie offensichtliche Fehleinschätzungen. Wir ignorieren nicht, wenn ein Pilot gerade dabei ist, gefährliche Entscheidungen zu treffen, sondern sprechen ihn darauf an.
- Wir ermuntern Pilotinnen und Piloten, sich aktiv mit der eigenen fliegerischen Persönlichkeit, den Stärken und Schwächen (den Human Factors) zu beschäftigen.
- Offensichtliche und kritische Trainings-Defizite oder auffallende Einschränkungen (Alter, Gesundheit, körperliche Gebrechen) sind sensible Themen. Menschen empfinden Hinweise darauf schnell als übergriffig. Wir sprechen die Probleme trotzdem an, weil die Sicherheit hier vorgeht.
- Wir versuchen, uns regelmäßig auf Club-Ebene zu diesen Themen Fehler, Ängste, Human Factors auszutauschen und fortzubilden. (Vereins-Abende).

Im Club gibt es einen Ansprechpartner hierfür, der auch vertraulich kontaktiert werden kann:
safety-officer@flyclub.de

Umgang mit Ängsten und Bedenken

- Jeder Mensch hat Ängste. Fliegerische Ängste nehmen wir ernst.
- Wir wissen, dass Freude und Ängste beim Fliegen oft nah zusammen liegen.
- Niemand wird bei uns abwertend behandelt, wenn er oder sie Ängste und Bedenken artikuliert.
- Bei uns wird niemand zu etwas gedrängt, was er nicht selbst will.
- Wir ermuntern Pilotinnen und Piloten dazu, ihre Entscheidungen und Einschätzungen selbständig zu treffen und dabei auch ihr Bauchgefühl zu berücksichtigen.
- Jeder und jeder hat seine individuellen Angst-Schwellen, die wir respektieren.
- Der Verzicht auf einen Start oder Weiterflug wird von uns allen als eine durchdachte fliegerische Entscheidung respektiert. Jemanden deshalb zu verspotten oder zu bedrängen, das gibt es bei uns nicht.

Verstöße

Bewusste Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften oder club-interne Sicherheitsregeln werden nicht toleriert. Solche Piloten haben mit Sanktionen zu rechnen.



DER AUTOR

Karl Slezak, DHV-Sicherheits- und Ausbildungsreferent,
Fluglehrerausbilder