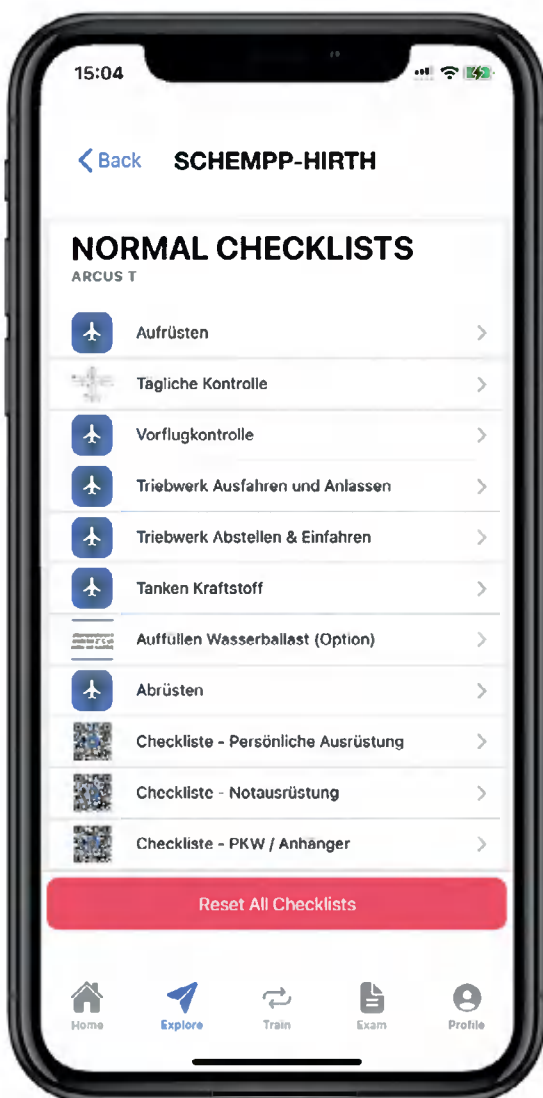


Checklisten - brauch ich nicht

(Ich kenne schließlich mein Flugzeug.)



Die Meinungen über Sinn und Unsinn
bezüglich der Benutzung von Checklisten
sind häufig so vielfältig,
wie es Mitglieder in einem Verein gibt.
Für die einen sind sie Fluch,
für die anderen Segen.
Hier sieht man es als Schwäche an,
sobald man diese Helfer benutzt,
woanders ist es ein Zeichen von Stärke
und es wird jede Gelegenheit genutzt,
Fehler zu vermeiden.

AUTOREN: TINO JANKE UND KERSTIN MUMENTHALER

Schauen wir einmal über den Tellerrand des eigenen fliegerischen Selbstbewusstseins, so ist zu erkennen, dass wir alle gelegentlich in die Fehlerfalle tappen (können).

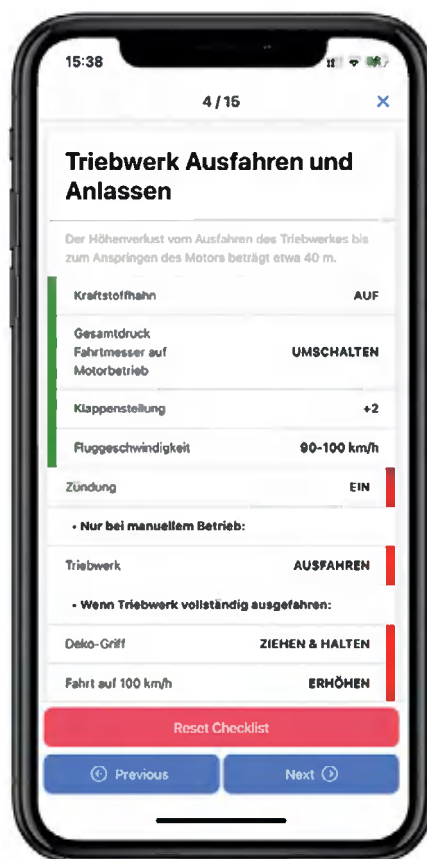
In der Verkehrsluftfahrt – wo tödliche Unfälle statistisch kaum noch wahrnehmbar sind – wird dies gemacht. Und Checklisten werden schon seit mehr als einem halben Jahrhundert konsequent genutzt. Auch dort werden diese nicht aufgrund ihres riesigen Spaßfaktors oder Unterhaltungswerts gelesen, sondern weil man sich derer Vorteile sehr bewusst ist. Denn schon 1969 (!) hat die US-amerikanische Verkehrsbehörde NTSB, die sich mit der Aufklärung von Unglücksfällen im Transportwesen befasst, die Bedeutung von Checklisten mit folgenden Worten umschrieben: „...Die missbräuchliche Verwendung oder Nichtverwendung der normalen Checklisten durch Flugbesatzungen ist als Hauptursache für Flugunfälle anzuführen...“! Die Untersuchungen einer Reihe von Unfällen hatte ergeben, dass die meisten Unfälle der damaligen Zeit auf Nachlässigkeiten zurückzuführen waren, die durch eine (korrekte) Benutzung von Checklisten aufgefangen worden wären. So sind z. B. zu 100 % intakte Flugzeuge abgestürzt, weil niemand bemerkt hat, dass die Klappen falsch gesetzt waren, oder der Tankwahlschalter nicht in der richtigen Position stand – vielleicht findet sich hier schon der ein oder andere Motorschiffpilot wieder....

Ab dieser Erkenntnis war es jedoch noch ein weiter Weg. Es hat eine ganze Dekade gedauert, bis Checklisten konsequent Einzug in die Betriebsverfahren der Airlines gefunden hatten – obwohl deren Vorteile schon von Anfang an mehr als deutlich waren. Grund dafür: altgediente Piloten, die davon überzeugt waren, keine Fehler zu machen und daher ihr altes System nicht ändern wollten. Schon wenige

Jahre später wiesen die Unfallstatistiken deutlich weniger Unfälle auf – auch durch die konsequenten Einführung von Checklisten.

Nachdem Checklisten in der kommerziellen Luftfahrt fest verankert waren, haben auch andere Industriebereiche (Medizin, Kraftwerke, Militär) den Nutzen standardisierter Handlungsabläufe, unterstützt durch Checklisten, erkannt und übernommen – nur in der Allgemeinen Luftfahrt sucht man diese verbindlichen und selbstverständlichen Verfahren bis heute größtenteils vergeblich.

„Read & Do“-List
Ob es der Triebwerksstart wie hier im Beispiel oder ein Notverfahren ist: immer dann, wenn Zeit und Reihenfolge entscheidend sind, verlassen wir uns auf die „Read & Do“ List. Eine Zeile wird erst gelesen und dann abgearbeitet!



Nun sind Checklisten nicht gleich Checklisten. Sie unterscheiden sich zum Beispiel in ihren Anwendungsbereichen in „Normal Checklists“ und den „Non-Normal“ oder „Notfall-Checklisten“. Und beide werden noch weiter unterteilt! Damit wird auch deutlich: Ganz so einfach, wie es scheinen mag, ist der Umgang mit Checklisten nicht. Ganz im Gegenteil, man muss ihn regelmäßig trainieren – und man muss zunächst einmal wissen, wie die verschiedenen Checklisten zu handhaben sind.

„Read & Do“-Listen – ganz normal, Punkt für Punkt!

Die „Normal Checklist“ führt uns vom Aufrüsten des Flugzeugs über die einzelnen Phasen des Fluges bis zum Verzurren nach der Landung. Dabei wird sie nochmals unterteilt in so genannte „Read & Do“-Listen und „Follow-up“-Checklisten. Hier lohnt es, etwas genau hinzuschauen.

Jeder kennt sie, die (un)geliebten To-Do-Listen, mit der man z. B. seinen Büroalltag, Haushalt oder Einkauf Punkt für Punkt erledigen bzw. organisieren kann. Einfach alles, wo es darum geht, nichts zu vergessen. Genau so verhält es sich im Flugzeug. Sofern die Reihenfolge der abzuarbeitenden Punkte von besonderer Relevanz ist – zum Beispiel beim „Triebwerksstart“ – liest man die einzelnen Punkte der „Read & Do“-List (wie sie hier bezeichnet wird) nacheinander vor und führt die jeweilige Aktion sofort nach dem Lesen des Punktes aus bis man am Ende der Liste angekommen ist und das Triebwerk läuft. Es wird somit eine Liste abgearbeitet!

So eine Liste zum Abarbeiten hat einen weiteren großen Vorteil: Wir sparen damit Denk-Kapazität, denn wir sind nicht mit Routinearbeiten ausgelastet, können uns aber trotzdem darauf verlassen, dass alles in der richtigen Reihenfolge erledigt wird.

Stellt man sich seinen Einkaufszettel ohne logische Reihenfolge verfasst vor, kann man erahnen, wie viele Wege man im Supermarkt umsonst laufen, bis alles erledigt ist. Ähnlich verhält es sich mit den Checklisten für unsere Flugzeuge. Nur sinnvoll gestaltete und gut lesbare Checklisten sind eine wirkliche Hilfe und werden genutzt. Hier wird die besondere Verantwortung der Checklisten-Schreiber bzw. Hersteller deutlich. Ein Blick in das Handbuch eines etwas betagteren Flugzeugs fördert dieses Problem augenblicklich zu Tage!

„Follow up“ – erst machen, dann lesen!

Um zu überprüfen, ob für die entsprechende Phase des Fluges (z. B. Vorflugkontrolle, Lande-Check) alle relevanten Punkte erledigt wurden, „checkt“ (überprüft) man diese mit der im Anschluss gelesenen „Follow-up“-Checklisten. Es wird ge-checkt (überprüft) – mit Hilfe der Checkliste!

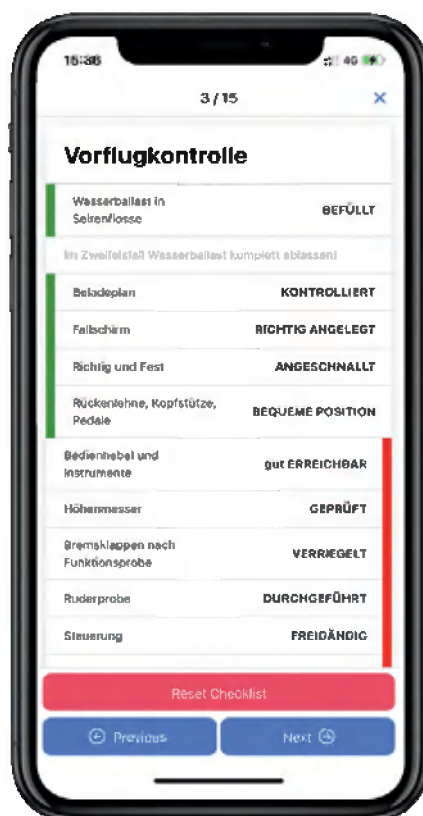
Bis hierhin haben wir uns in den Normalflugverfahren befunden; Bereiche, in denen das Flugzeug vollkommen intakt ist und es keinerlei Besonderheiten zu beachten gibt. Wenn nun Dinge in Vergessenheit geraten oder eine vorgegebene Reihenfolge nicht eingehalten wird, kann dies der Beginn einer Fehlerkette bis hin zum Unfall sein. So nehmen z. B. leider zahlreiche (Start-)Unfälle schon ihren Lauf, lange bevor das Flugzeug abgehoben ist.

Notverfahren – nicht immer hilft die Checkliste allein!

Notfall-Checklisten unterscheiden sich noch einmal deutlich von ihren „normalen“ Pendanten. Da Notfälle mitunter zeitkritisch sind, d. h. unter Umständen sofortiges Handeln notwendig ist, müssen verschiedene Punkte hierbei auswendig beherrscht werden, um einen sicheren Flugzustand wiederzuerlangen. So ist in der Allgemeinen Luftfahrt etwa eine große Häufung bei den Startunfällen festzustellen. Ganz

Die Benutzung von Checklisten ist alternativlos!

„Follow-up“-Checkliste:
Bestes Beispiel ist die Vorflugkontrolle!
Von niemandem wird erwartet, mit dem Papier in der Hand um das Flugzeug zu laufen. Ganz im Gegenteil, die meisten Checklisten werden zunächst aus dem Kopf abgearbeitet und im Anschluss per „Follow-up“-Checkliste gegen geprüft. Wenn man meint, alles erledigt zu haben und Zeit dafür ist, überprüfen wir das Erledigte



gleich, ob dem Segelflugzeug das Seil beim Windenstart reißt (oder während einer Seilrissübung bewusst ausgekuppelt wird!) oder im Eigenstart das Triebwerk versagt – es bleibt keine Zeit, in die richtige Checkliste zu schauen, wir müssen augenblicklich reagieren. Dazu sind meist nur wenige erste Punkte einer Notfall-Checkliste auswendig zu kennen – allerdings für jedes Flugzeug, welches wir fliegen!

Wichtig an dieser Stelle jedoch bleibt zu unterstreichen: Es ist ein Fehler zu glauben, Checklisten könne/müsse man auswendig lernen und dann aus dem Kopf abarbeiten. Diese Vorgehensweise entspricht nicht dem Grundgedanken einer Checkliste. Checklisten, ganz gleich ob „To-Do“ oder „Follow up“, sind zu lesen – nur „Memory Items“ werden auswendig abgearbeitet (was es mit diesen sogenannten „Memory Items“ auf sich hat, erscheint in einem späteren Artikel). Selbst, wenn man jeden Punkt der Checkliste aus dem Kopf kennt, der Profi liest sie trotzdem – immer!

Zusammengefasst lässt sich sagen:

- Checklisten schaffen Sicherheit, vermeiden Unfälle!
- Checklisten müssen sinnvoll erstellt und gestaltet sein!
- Der Umgang mit Checklisten muss gelernt und regelmäßig trainieren werden!

Widerstand zwecklos!

Aber warum gibt es nun vielerorts diesen ausgeprägten Widerstand gegen Checklisten? Das würde uns interessieren. Bitte schreibt uns eure Meinung an info@segelfliegen-magazin.ch.

Geht es euch wie vielen Piloten, die einfach nicht auf die Arbeit mit Checklisten vorbereitet sind (da die richtige Handhabung von Checklisten schon in der Ausbildung nicht oder nicht richtig gelehrt wurde)? Fehlt in eurem Flugzeug ganz einfach die zu 100 % passende Checkliste, oder seht ihr euer fliegeri-

sches Können durch die Benutzung von Checklisten geschmälert?

Dass gerade das letzte Argument unbegründet ist, zeigt US Airways Flug 1549 als bestes Beispiel. Kapitän Chesley B. „Sully“ Sullenberger konnte durch genaues Befolgen der richtigen Checklisten sein Flugzeug mit doppelten Triebwerksausfall erfolgreich auf dem Hudson landen. „Sullys“ Fähigkeiten als Pilot wurden durch die Verwendung von Checklisten keineswegs geschmälert – aber er hat ganz sicher von den Techniken und Verfahren profitiert, die in den Listen empfohlen wurden. Und dabei hat er nicht nur sein Leben, sondern das von 154 weiteren Menschen gerettet! ♦

Unsere Autoren:



Kerstins Berufung ist Pilotin, ihre Leidenschaft die Flugsicherheit und ihre Vision ist es, die Expertise aus der professionellen Luftfahrt auch in andere Bereiche und Branchen zu übertragen. aim4safety.eu

Airlines und Segelflugvereine haben mehr Gemeinsamkeiten, als man denkt. Trotzdem unterscheiden sich beide beim Umgang mit Notverfahren und Checklisten gravierend. Tinos Idee ist es, das Gute aus beiden zu verbinden. easymemoryitem.com



**VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN.**



**60 JAHRE
PESCHKE**

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de