

Safety Management

**Im Segelflug
möglich,
notwendig,
total übertrieben?**

Im letzten Beitrag haben wir schon angefangen, das Thema Safety Management (SMS) in Bezug auf die Wichtigkeit von „Reporting Systemen“ zu diskutieren. Dieses Mal möchten wir in die Tiefe gehen und SMS ausführlicher beleuchten.

AUTOREN: TINO JANKE UND KERSTIN MUMENTHALER

Wir haben schon aufgezeigt, dass am Anfang „Bewusstsein“ steht. Bewusstsein für die Thematik, aber auch für die Zusammenhänge rund um Fehlermanagement. Dieses Mal geht es um die Frage, was es mit Entscheidungsfindung auf sich hat und warum die persönliche Resilienz ein entscheidender Erfolgsfaktor ist.

Mehr als Schlagworte?

Change, Continuous Improvement, Resilience – diese Schlagworte sind momentan in aller Munde. Wir wollen agil sein. Und dabei natürlich möglichst resilient und außerdem flexibel auf

jede Veränderung reagieren können. Was im normalen Alltag noch als „nice to have“ gilt, muss im Cockpit – egal ob Airline oder Segelflugzeug – als absolute Notwendigkeit angesehen werden. Die professionelle Luftfahrt gilt heute zu Recht als eine der sichersten und effizientesten Industrien, weil sie es wie kaum eine andere Branche geschafft hat, aus Rückschlägen zu lernen. Entscheidend ist der unbändige Wille, sich stets zu verbessern, kombiniert mit einer moralischen Verpflichtung, nicht zu vergessen.

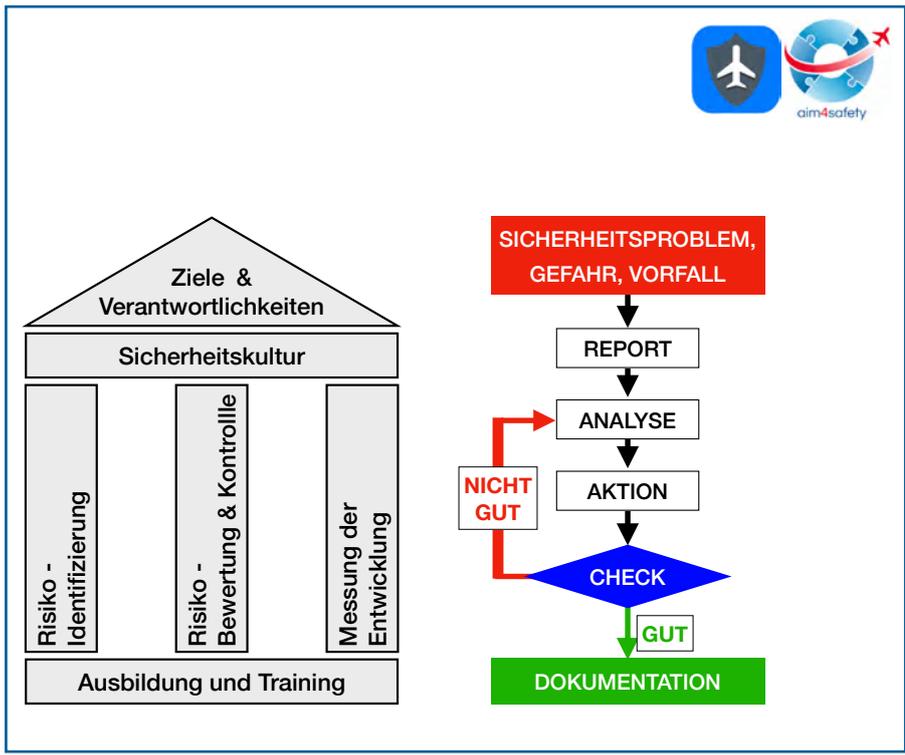
Die „Lessons Learned“ werden konsequent aufgelistet. Verfahren, Techniken und Prozesse werden laufend angepasst. Manchmal geschieht das relativ lautlos im Flugbetrieb, manchmal braucht es

dafür aber auch größere, verändernde Projekte. Die Akzeptanz bei allen Beteiligten ist dafür aber immer gegeben. Uns Piloten sind das Umfeld und die Risiken dazu bewusst.

Doch ist diese „Change Kultur“ allein damit zu erklären, dass wir selbst mit im Flugzeug sitzen und aus dem Interesse unseres eigenen Überlebens handeln?

Die Tatsache, dass die Unfallstatistiken im Segelflug (*Grafik rechts*) gravierend anders aussehen als in der professionellen Airline-Fliegerei, spricht in dieser Hinsicht leider Bände. Wir haben hier einen Beweis, dass man nicht zwangsläufig anders agiert, wenn es um das eigene (Über-)Leben geht.

Wir glauben, dass unser Handeln und unsere Motivation im Umgang mit



Fehlern andere Beweggründe haben. Und damit kommen wir zurück auf ein erfolgreiches Safety Management.

Am Anfang steht das Bewusstsein
(siehe Artikel „Reporting“, Ausgabe 04-2022.
Link am Artikel-Ende)

- Bewusstsein dafür, dass niemand fehlerfrei ist, sondern immer – und bei jedem – Potential für Verbesserung da ist.
- Bewusstsein dafür, dass es immer eine Verkettung von Umständen gibt und wir diese Fehlerkette an vielen



Stellen unterbrechen können.
 • Bewusstsein dafür, dass wir jeweils nur die Spitze des Eisberges sehen, die wahren Potenziale für grundlegende Verbesserungen aber unter der Wasseroberfläche liegen.

Bewusstsein aber auch dafür, dass man Veränderungen nicht einfach von oben nach unten durchsetzen kann, sondern, dass sie immer Hand in Hand geschehen müssen: Flugzeughersteller und Betreiber, Geschäftsführung und Airline Pilot, Vereinsvorstand und Mitglied; denn es ist nicht der Verein, der die Mitglieder ändert, sondern die Mitglieder, die den Verein verändern (*Grafik links*).

Fehler als echte Chance

Wichtig ist, dass Fehler nicht als Start von Schuldzuweisungen mit nutzlosen Strafen gesehen werden. Unser Stichwort dabei ist eine gut etablierte „Just Culture“. Dieses Thema an sich verdient einen eigenen Artikel. Kurzum geht es dabei um ein System, in dem Fehler nicht geahndet werden, solange sie nicht fahrlässig waren und pro-aktiv gemeldet wurden – um aus ihnen zu lernen.

Fehler sollen vielmehr als echte Chancen mit Verbesserungspotential gesehen werden. Jeder Fehler kann zu einer nachhaltigen Verbesserung führen. Und darum geht es doch, oder? Continuous improvement, also stete Verbesserung des Systems, der eigenen Fähigkeiten und der Technik führt am Ende zur Verbesserung der Sicherheit. Continuous zeigt dabei aber auch die Richtung! Wer sich stetig verbessern will, muss sich stetig ändern. Ein „Das ist jetzt die letzten 30 Jahre gut gegangen“ zählt hier nicht. Das bedeutet, einen intensiven Aufwand zu betreiben, um in jährlichen Schulungen das Bewusstsein jedes Einzelnen in genau diese Richtung zu schärfen. Das Ergebnis lohnt sich jedoch! Denn haben wir nicht auch im Segelflug die moralische Verpflichtung, mit allen Mitteln eine Wiederholung von Fehlern und deren Konsequenzen zu verhindern?

Resilienz und Entscheidungsfindung als Eckpfeiler

Was kommt nach dem Bewusstsein? Resilienz und Entscheidungsfindung sind weitere Eckpfeiler von Safety Management. Resilienz: Wir hören und lesen nahezu überall, wie wichtig sie im Berufs- und Privatleben ist. Doch was genau bedeutet das allgemein und speziell für uns Piloten?

Eine entscheidende Grundlage für Resilienz ist – wie oben geschrieben – die Fähigkeit zum Wandel in Zusammenhang mit einer funktionierenden Fehlerkultur. Ein weiterer Pfeiler: die Fähigkeit, Entscheidungen zu treffen.

Was bedeutet Resilienz allgemein? Per Definition ist „Resilienz – auch Anpassungsfähigkeit – der Prozess, in dem Personen auf Probleme und Veränderungen mit Anpassung ihres Verhaltens reagieren“. Je besser und schneller wir uns anpassen bzw. erholen können, als desto resilienter gelten wir. Es geht also darum, wie schnell wir uns aus menschlichen Reaktionen auf z. B. Stress oder Krise befreien und der neuen Situation anpassen können.

Wesentlich ist dabei, welche Entscheidungen wir treffen, und zwar sowohl in qualitativer als auch in zeitlicher Hinsicht. Je strukturierter wir dies tun, umso handlungsfähiger bleiben wir.

Schlüssel für die eigene Resilienz

Sehr oft sehen wir endlose Diskussionen ohne konkrete Entscheidungen. Es scheint menschlich, eine gewisse Lähmung in Stress- oder emotional schwierigen Situationen zu zeigen. Im Flugzeug kann eine solche Lähmung unter Umständen aber tödlich sein. Schnelles und vor allem konsequentes Handeln ist ein wichtiger Erfolgsfaktor im Cockpit.

Airlines bedienen sich daher Entscheidungsfindungsmodellen, um einer möglichen Lähmung entgegenzuwirken. Das Bekannteste ist das FORDEC-Modell.

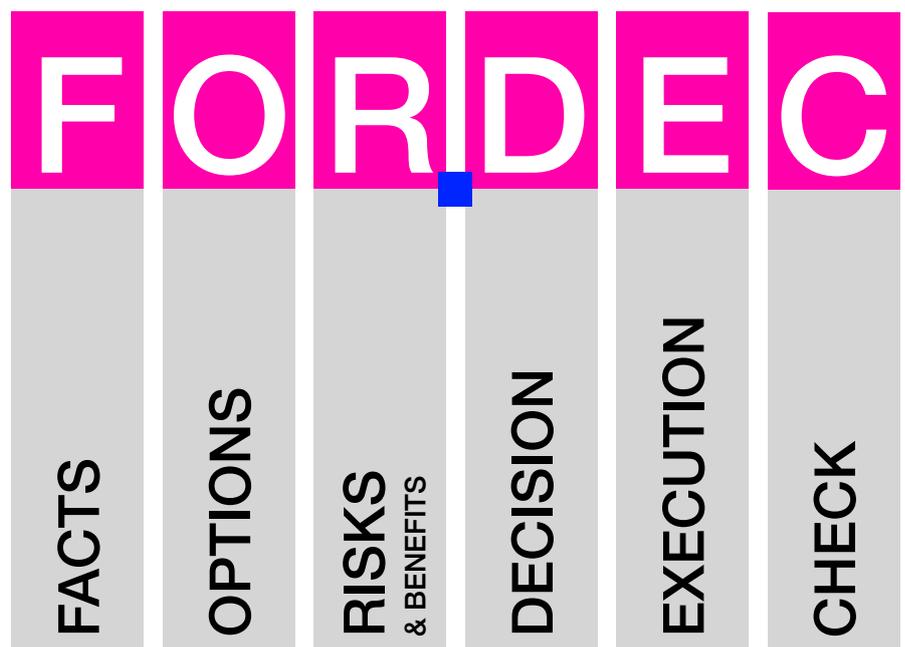


Dabei werden F wie Fakten gesammelt, O wie Optionen entworfen und mit R wie Risiken abgewogen. Nach diesen drei Schritten gibt es kein Zurück, es wird eine D wie Decision, also Entscheidung, verlangt. Danach wird diese Entscheidung mit dem E wie Execution ausgeführt. Ganz wichtig wird zum Schluss mit C wie Check noch überprüft, ob das Resultat tatsächlich wie

gewünscht ist, oder ob der Prozess von vorne gestartet werden muss.

Der rote Faden

FORDEC ist ein mögliches Modell, aber es gibt natürlich auch andere. Es spielt keine Rolle, welches Modell angewendet wird. Entscheidend ist die Tatsache, dass überhaupt ein einheitliches Modell genutzt wird, sodass alle



Beteiligten wissen, an welchem Punkt im Prozess man steht und es auch für einen selbst einen roten Faden gibt. Dieser rote Faden ist klar strukturiert, faktenbasiert und ergebnisoffen. Und das ist ein Schlüssel für unsere eigene Resilienz. Denn wenn wir es schaffen, faktenbasiert und in manchen Fällen schnell zu entscheiden und zu handeln, werden wir auch schnell mit Situationen zurechtkommen und dafür sorgen, dass sie uns nicht vom Kurs abbringen oder gar aus der Bahn werfen. ♦

Artikel „Reporting“:

www.segelfliegen-magazin.de/ausgaben/2022-2/magazin-info-ausgabe-05-2022/

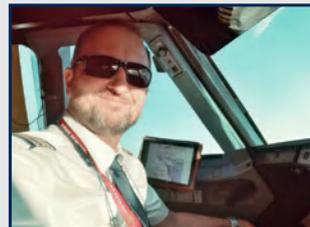


Unsere Autoren:



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. www.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