

Sicherheitsrisiken beim Fliegen auf Grund von persönlichen Haltungen und Einstellungen

Dr. Alfred Ultsch¹
ultsch@ulweb.de

Fünf verschiedene Denkmuster werden im Rahmen der Human Factors unterschieden, welche für uns Piloten ein Sicherheitsrisiko darstellen. Diese so genannten „Gefährlichen Grundhaltungen“ (Hazardous Attitudes) können die fliegerischen Entscheidungsprozesse in gefährlicher Weise beeinflussen.

Es sind dies:

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Impulsivität: | „Schnell, schnell ...“ |
| 2. Antiautoritär/Disziplinlosigkeit: | „Erzähl mir nichts“ |
| 3. Selbstüberschätzung/Imponiergehabe ("Macho"): | „Das pack' ich schon“ |
| 4. Resignation: | „Da kann man eh nichts machen“ |
| 5. Gefühl der Unverletzbarkeit: | „Mir passiert so etwas nicht“ |

Die Prüfungsfragen zum neuen Prüfungsfach im Rahmen von JAR-FCL verlangen nicht nur die Kenntnis dieser fünf Grundhaltungen sowie der entsprechenden Gegenmittel, sondern auch das aktive Erkennen können dieser Risikohaltungen.

Um sich die Risikohaltungen einprägen zu können hier eine kleine Gedächtnisstütze:

„Impulsiv anti Matcho reduziert Unfälle!“

steht für

„Impulsiv, Antiautorität, Resignation, Unverwundbarkeit“

Gegenmittel zu den jeweiligen Risikohaltungen sind:

- | | |
|--------------------------|--|
| Impulsivität: | „nicht so schnell, erstmal überlegen“ |
| Antiautoritär: | „befolge die Vorschriften, in der Regel sind sie richtig“ |
| Macho: | „Risiken eingehen ist dumm“ |
| Resignation: | „Ich bin der Situation nicht ausgeliefert, ich kann etwas tun“ |
| Unverletzbarkeit: | „Auch mir kann das passieren“ |

Eine Ausbildung in Human Factors zu den Risikohaltungen bedeutet dabei NICHT das passive Auswendiglernen dieser 10 Verhaltensweisen.

Wir sollten für uns selbst anerkennen, dass wir alle für jede dieser Einstellungen mehr oder weniger anfällig sind!

D.h. es geht darum diese Haltungen nicht nur bei anderen sondern insbesondere bei uns selbst erkennen und entsprechend Gegensteuern zu können.

¹ Der Autor ist Mitglied der Arbeitskreises Human Factors im Rahmen der JAR-FCL Deutschland. Er veranstaltet Workshops, Vorträge und Weiterbildungen zu diesem Thema. Weitere Informationen können per e-mail angefordert werden.

Ein erstes Mittel eines solchen Sicherheitstrainings ist ein Selbstinventar. Ein solches kann beispielsweise im „Accident Prevention Manual for Glider Pilots“ von T.Knauff und D.Grove gefunden werden. Darin wird eine Reihe von kritischen Situationen kurz beschrieben. Fünf Handlungsalternativen, die den gefährlichen Grundhaltungen entsprechen, werden vorgegeben. Man kann dann für sich entscheiden, für welche Handlung man anfällig wäre. Klar ist dabei, dass keine der fünf Antworten „richtig“ ist. Man soll jedoch für sich abschätzen, welche Fehler man am ehesten bereit wäre, zu machen. Die Auswertung des Selbstinventars liefert dann eine persönliche Rangfolge der eigenen Risikohaltungen. An dieser kann man seine Neigung in Richtung der gefährlichen Grundhaltung individuell ablesen. Ein Beispiel aus Knauff/Grove sei hier genannt:

Im Endanflug auf ein Landefeld stellst Du fest, dass der Wind mehr als 90° von deiner geplanten Landerichtung abweicht. Du entscheidest Dich, gegen den Wind zu landen. Welches könnte am ehesten Deine Begründung hierfür sein?

- a) Mit deiner Erfahrung beherrscht du auch rasche Richtungsänderungen
- b) Für solche Situationen muss man den Standardanflug einfach abändern
- c) Du hast das ja schon früher erfolgreich so gemacht
- d) Landungen mit Seitenwind können gefährlich sein also handelst du so schnell wie möglich um die Richtungsänderung so hoch wie möglich zu erledigen.
- e) Wenn der Wind so steht muss man so landen.

Weise der Antwort, die für Dich am ehesten zutrifft, eine 5 zu. Für die nächst wahrscheinliche Antwort verwende die 4 usw. Die Antwort, die für Dich am wenigsten zutrifft erhält eine 1. Auf diese Weise werden 10 Situationen durchgespielt. Die Auswertung des Selbstinventars bleibt eine persönliche Angelegenheit.

Im weiteren Kursverlauf in Knauff/Grove wird dann trainiert, die gefährlichen Haltungen zu erkennen und Situationen einordnen zu können. Hierzu wird wieder eine Situation vorgegeben und der Pilot aufgefordert, aus einigen Alternativen diejenige auszuwählen welche einer der gefährlichen Haltungen am besten illustriert. z.B.:

Ein Pilot äußert, dass er die Schultergurte nicht braucht. Welche Antwort illustriert am besten die ANTIAUTORITÄRE Haltung:

- a) Als guter Pilot kann er den Gurt schnell wieder anlegen, wenn was passiert.
- b) Es ist ja nur ein lokaler Flug an einem schönen Tag
- c) Schultergurte anzulegen zu müssen, ist wieder einer der typischen Bevormundungen
- d) Bei einem Crash hilft das sowieso nichts.
- e) Das hält nur auf.

Viele der Situationen sind typisch „amerikanisch“ und nicht auf uns anwendbar. Wenn wir nicht wollen, dass wir die Risikohaltungen nur bei irgendwelchen Prüfungen auswendig herbeten können, sollten wir ein ähnliches Trainingsmaterial zusammenstellen.

Ich kann mir vorstellen, dass dies am besten durch die Verwendung von tatsächlich vorgekommenen Situationen geschieht, welche die gefährlichen Grundhaltungen verdeutlichen. Mein Vorschlag wäre es daher solche Situationen zu sammeln und sie zu einem solchen Trainingsmaterial aufzuarbeiten. Daher meine Bitte an Euch: sendet mir die Schilderung von Situationen, welche Eurer Meinung nach eine oder mehrere der gefährlichen Haltungen verdeutlichen kann. Sendet mir einfach via e-mail an ultsch@ulweb.de. Ideal wären auch Vorschläge zu den fehlerhaften Entscheidungen. Ich würde dann ein entsprechendes Selbstinventar zusammenstellen und im Internet als private und persönliche Trainingsmöglichkeit für uns alle zur Verfügung stellen.

Schöne Flüge und immer Happy Landings!