

„WIE KONNTE DAS NUR PASSIEREN?“

WARUM PILOTEN FEHLER MACHEN

Unfälle in der Luftfahrt sind zu durchschnittlich 74 Prozent durch den menschlichen Faktor (Human Factor) verursacht, mindestens aber begleitet oder nicht mehr verhindert worden. Die beiden Aspekte, die dabei immer wieder genannt werden, sind „*poor decision making*,“ also die schlechte Entscheidungsfindung und „*lack of skill*,“ was mangelnde Fähigkeiten beschreibt (Joseph T. Nall Report AOPA Air Safety Institute). Das Überraschende dabei ist, dass nur etwa 25 Prozent der schweren (fatalen) Unfälle darauf zurückzuführen sind, dass ein Pilot nicht die notwendigen Fähigkeiten oder Kenntnisse hatte. Etwa 75 Prozent der fatalen Unfälle sind durch eine schlechte oder unpassende Entscheidung durch den Piloten verursacht, begleitet oder nicht mehr verhindert worden.

Und hier ist das eigentliche Problem. Im großen Teil der Fälle wissen wir, wie es geht und können es auch – vielleicht nicht immer mit der notwendigen Routine, aber wir können und wissen das, was wir wissen müssen. Trotzdem kommt es zu schweren Unfällen, dabei leider viel zu oft mit Schwerverletzten oder Todesopfern. Aber warum ist das so?

Der menschliche Fehler, da haben wir ihn!

Nun ist in unserem Kulturkreis oftmals der Fehler selbst gar nicht das Problem, sondern der Umgang damit. Selbst bei leichten Fehlern haben wir sehr oft ein Problem damit, offen darüber zu sprechen, assoziieren bereits eine Bagatelle

mit Versagensgefühlen, selbst wenn gar nichts passiert ist.

Aber eins nach dem anderen – zurück zur Überschrift, und zur Frage: Warum machen Piloten Fehler, selbst top ausgebildete und sehr erfahrene Piloten? So wie in dem gerade veröffentlichten Untersuchungsbericht des JU52-Absturzes in der Schweiz (SUST Bericht 20210128_ju52), in dem berichtet wird, dass zwei sehr gut ausgebildete und überaus erfahrene Piloten im Cockpit gesessen haben?

Der Fehler – was ist das?

Betrachten wir dabei zu Anfang den Fehler selbst und stellen uns die Frage, was ein Fehler überhaupt ist. Dabei machen wir einen kurzen Ausflug in die Wissenschaft. „Fehler sind Handlungen oder Unterlassungen von Handlungen der Crew/des Piloten, die zum Nichterreichen des angestrebten Ziels führen.“ Das angestrebte Ziel kann dabei von außen vorgegeben oder selbst definiert sein. Gehen wir etwas mehr ins Detail und nehmen den Begriff des „Verstoßes“ bzw. der *Violation* (English, D. & Branaghan, RJ. (2012). An empirically derived Taxonomy of Pilot Violation Behavior. Safety Science 50, 199-209) hinzu.

Der Verstoß

James Reason (Reason J. [1990]. Human Error. Cambridge: Cambridge University Press) und Gesine Hofinger (Hofinger, G. [2012]. Fehler und Unfälle. In P. Badke-Schaub, G. Hofinger & K. Lauche [Hrsg.],

Human-Factors – Psychologie des sicheren Handelns in Risikobranchen. Heidelberg: Springer) ordnen die *Violation* dem „beabsichtigten und bewussten“ Handeln zu. G. Hofinger ergänzt, dass die *Violation* durch die Person selbst gar nicht als Fehler betrachtet wird, sondern nur von anderen im Nachhinein. Ferner führt sie aus, dass in der Regel „andere Motive“ beim Handelnden im Vordergrund stehen. Geschafft, gehen wir wieder etwas mehr in die Praxis zurück.

Grundsätzlich können wir zwischen oft wenig spektakulären „*Routine Violations*“ und Einzelverstößen unterscheiden. Eine *Routine Violation* ist zum Beispiel die Verwendung, nicht Luftfahrt zugelassener Ausrüstungsgegenstände im Cockpit. Einzelverstöße, „*Exceptional Violations*“, sind hingegen Handlungen, denen persönliche Motive wie zum Beispiel Faulheit, Aufregung „*Thrill*“ oder Sabotage zugrunde liegen. Sie dienen häufig der Effizienz, der Auftragserfüllung oder können auch unvermeidlich in einer Notsituation sein.

Tony Kern, ein erfahrener Kampfpilot der USAF, listet in seinen Büchern „*Redefining Airmanship*“ (1997) und „*Flight Discipline*“ (1998) konkrete Motive für *Violations* auf. Schauen wir uns die mal an:

Das „Airshow-Syndrom“

Imponiergehabe, oder auch von T. Kern als „*Airshow-Syndrom*“ bezeichnet, ist häufig zu beobachten, wenn viele Menschen das eigene Handeln beobachten.



Ein Beispiel für den sogenannten Stalldrang – hier ist der Pilot im wahrsten Sinne des Wortes zu schnell nach Hause gekommen

Solch ein Handeln entwickelt sich mit der Zeit, ist nicht sofort da, und wird daher auch als Belohnungslernen bezeichnet. Die Verneigung des Zuschauers wird dabei als Belohnung empfunden.

Sehr gefährlich, und auch in dem vorher benannten SUST-Bericht berichtete *Violations*, sind die vom Flugbetrieb gesehenen, aber durch die Führungsebene gedeckten Verstöße. Hier findet gegebenenfalls eine Verstärkung beim Handelnden statt und bringt eine sich selbst verschlimmernde Dynamik ins Spiel.

Die Selbstzufriedenheit

Ebenso gefährlich ist Selbstzufriedenheit, „*Complacency*“. Tätigkeiten, die über einen langen Zeitraum gut durchgeführt werden, können bei dem Handelnden durch ein von Wohlbefinden verursachtes Sicherheitsgefühl zu einer Abschwächung der Risikowahrnehmung führen. Die Professionalität lässt nach, Handlungen werden ausgelassen, und es entwickelt sich eine erlernte Nachlässigkeit, die fatale Folgen nach sich ziehen kann.

Neben Impulsivität, Disziplinlosigkeit sowie Abneigung gegen Regeln und Selbstüberschätzung wollen wir uns noch zwei weitere Motive anschauen, „Stalldrang“ und „Gruppendruck“. Beginnen wir beim Stalldrang, der „*Get-Home-itis*“.

Der Stalldrang

Nach einem langen Flug steht die Landung an. Das Wetter wird schlechter, es wird dunstig, und die Minus gehen zurück, gegebenenfalls auch unter das Minimum. Eigentlich müsste die „*No-go-decision*“, also die Entscheidung zum Abbruch des Landeanfluges, folgen. Doch wir setzen den Flug fort und gehen zur Landung. Das *Alternate* wird nicht angefliegen, auch mit einem sehr unwohligen Gefühl landen wir und atmen erleichtert durch, als „die Füße am Boden sind“. Das Fatale ist dabei, dass die *No-Go-decision* umso schwerer fällt, je näher man dem Ziel kommt.

Was tun? Sich zum Beispiel Trigger Punkte setzen – vor Antritt des Fluges! Definieren, wann das *Go-Around* erfolgt oder das *Alternate* angefliegen wird, macht die Entscheidung leichter – ein Erfolgsversprechen von mir, aus eigener Erfahrung!

Der Gruppendruck

Wir sind soziale Wesen und daher so anfällig dafür. Das Symbol der Gemeinschaft oder auch der Korpsgeist können uns zu Handlungen motivieren, mit denen wir erreichen wollen, dass wir dazugehören, anerkannt werden und einer Kameradschaft auch nach außen hin zugehörig sind. Das Gefühl der Gemeinschaft verschafft uns Stärke und Sicherheit – zu

einem oftmals hohen Preis, der mit riskanten Manövern bereitwillig gezahlt wird.

Stellt sich nach dieser – leider unvollständigen – Aufzählung der Motive die Frage, was wir tun können, damit wir **weniger Fehler** machen? Vorab mal eines: Wir haben als Mensch einen riesigen Vorteil – wir sind flexibel. Der Nachteil dabei ist, dass Flexibilität das Gegenteil von Fehleranfälligkeit ist. Und das betrifft alle, den Piloten, den Mechaniker, den Checker, und auch die Behörde! Daher gehen wir einen großen Schritt, wenn wir den **Fehler** als solches als **unvermeidlich und allgegenwärtig akzeptieren**. Fehlerlosigkeit ist und bleibt eine Illusion!

Ein weiterer wichtiger Schritt ist der **richtige Umgang mit Fehlern**. Wenn wir es schaffen, einen Fehler nicht mit Versagen zu assoziieren, dann fällt es uns auch leichter, einen offenen Umgang damit zu pflegen. Wir können über unsere Fehler sprechen und „andere **dürfen** aus dem Fehler lernen und **müssen nicht** aus einem Unfall lernen!“ *Self-Reporting* ist das Stichwort. In vielen Flugbetrieben sichert **Self-Reporting** dem betroffenen Piloten Schadenfreiheit bei Fehlern zu. Das überzogene Triebwerk oder andere „*Vehicle Parameter Exceedances*“ bleiben für den Piloten schadlos, wenn er es selbst an den Flugbetrieb berichtet und die

Gemeinschaft daraus profitieren kann – selbst wenn dabei ein Schaden von 100.000 Euro oder noch mehr entstehen sollte.

Dies soll kein Freibrief für Sanktionsfreiheit sein – ganz im Gegenteil! Natürlich gibt es nicht akzeptierte Verstöße, die auch Konsequenzen nach sich ziehen. Vorsatz zum Beispiel, wiederholte grobe Fahrlässigkeit etc. Und hier wird auch eine klare Trennlinie gezogen, die wir im nächsten Artikel näher betrachten werden – neugierig sein, es lohnt sich!

Bis dahin und ohnehin hilft Selbstreflexion, die Einhaltung der **5-P Regel**

(*Propper Planning Prevents Poor Performance*) – eine gute Planung schützt vor schlechter Leistung). Ein offenes Ohr für einen wohlgemeinten Rat, gegebenenfalls auch konstruktive Kritik eines erfahrenen Kollegen, ruhiges und besonnenes Handeln, die Aktualität der Kenntnisse zu den geltenden Regeln sowie eine gute Einschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit bilden die Basis für Professionalität im Cockpit.

Und noch eines: Wir müssen niemandem etwas beweisen! Nein zu sagen mag gegebenenfalls schiefe Blicke von den umherstehenden „Unwissenden“ provozieren, aber die sind deutlich leichter zu

ertragen als die „über dem Kopf zusammengeslagenen Hände“ und der gleichzeitige Ausspruch „Wie konnte das nur passieren?“.

In diesem Sinne – Always Happy Landings!

Text und Foto: Felix Michnacs,
Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV