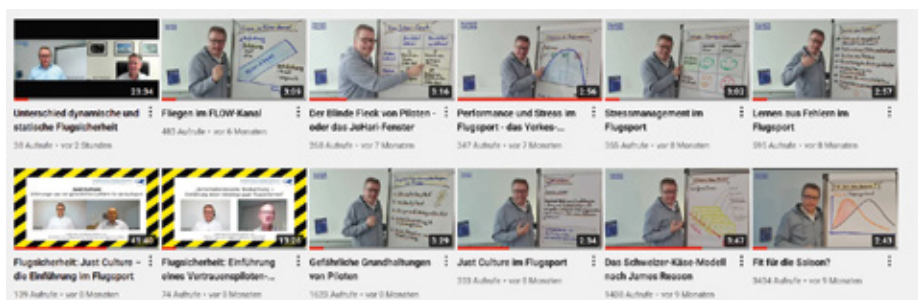


# LERNEN AM BILDSCHIRM: VIDEOS ZUR FLUGSICHERHEIT AUF YOUTUBE



Vom Stressmanagement bis zur Saisonvorbereitung für Piloten: der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV bietet in seinem YouTube-Kanal etliche Videos zur Fortbildung in Sachen Flugsicherheit

Seit Kurzem hat der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV (AKFS) sein Online-Angebot um einen speziellen YouTube-Kanal zum Thema Flugsicherheit ergänzt. Mit dem Ziel, die zentralen Elemente moderner Flugsicherheit einfach und ansprechend zu präsentieren, wird der Kanal sukzessive erweitert.

Die Beiträge sind meist kurz gehalten, um vor allem eines zu erreichen: Interesse zu wecken. Denn Flugsicherheit macht Spaß und bringt uns Luftsportler umfassend auf ein deutlich höheres Level. Es lohnt sich also, immer wieder reinzuschauen, um sich zu informieren und weiterzuentwickeln!

Der Kanal ist erreichbar über den Link <https://www.youtube.com/c/Flugsicherheit> oder über den QR-Code

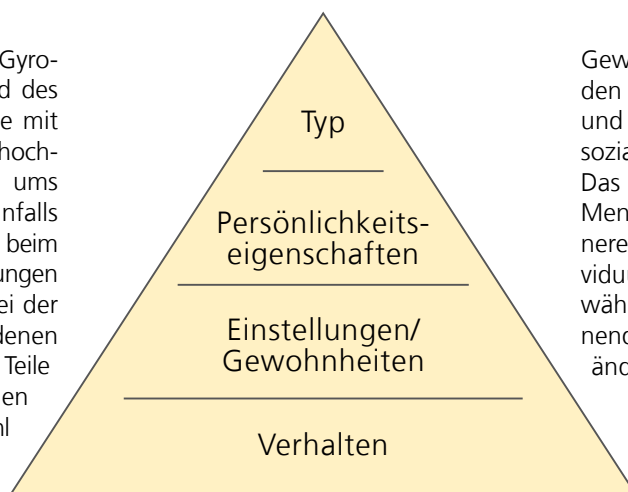


Text: Rainer Krumm, AKFS

## HAZARDOUS ATTITUDES: GEFÄHRLICHE EINSTELLUNGEN IN DER LUFTFAHRT

Im September 2019 kollidierte ein Gyrocopter bei bestem Wetter während des Reisefluges in rund 20 Meter Höhe mit einer Stromleitung. Beide Insassen, hocherfahrene Piloten, kamen dabei ums Leben. Bei der Untersuchung des Unfalls stellte man keine technischen Fehler beim Gerät oder medizinische Einschränkungen der Crew fest. Jedoch fand man bei der Auswertung einer an Bord gefundenen Kamera Videosequenzen, die große Teile des Flugverlaufs in teilweise wenigen Metern Höhe dokumentierten. Sowohl aus luftrechtlicher Sicht als auch nach gesundem Menschenverstand lag ein komplett regelwidriges Verhalten vor, das dann leider auch tragisch endete. Was treibt Menschen an, derart unvernünftig zu handeln?

Kennt das nicht jeder von uns? Ab und an handeln wir einfach besonders irrational, suchen vielleicht den „Kick“. Um diese Verhaltensweisen zu erklären, müssen wir uns kurz mit der Persönlichkeit des Menschen beschäftigen.



In einem vereinfachten Modell lassen sich vier Persönlichkeitsebenen unterscheiden. Die Persönlichkeit, ein Synonym dafür ist „Charakter“, wird zum Großteil vererbt, in den ersten Lebensmonaten entwickelt und ist nicht veränderbar. Die Eigenschaften sind dabei konstante, überdauernde Arten des Verhaltens, die zur Beschreibung und zur Vorhersage des Verhaltens von Personen verwendet werden.

Gewohnheiten und Einstellungen werden später in der Entwicklung erworben und vor allem durch die Umwelt und das soziale Umfeld eines Menschen geprägt. Das Verhalten ist schließlich für andere Menschen beobachtbar, während das Innere zunächst verborgen bleibt. Ein Individuum kann sein Verhalten generell frei wählen, aber es ist schwierig, innewohnende Persönlichkeitscharakteristika zu ändern.

Für die Luftfahrt relevant ist, dass bestimmte Einstellungen als sicherheitsrelevant angesehen werden müssen und Gefahren in sich bergen. Piloten müssen sich der Einstellungen bewusst werden, die ihr Urteilsvermögen und ihre Entscheidungsfindung beeinflussen. Jeder Mensch trägt Persönlichkeitsmerkmale in sich, die individuell unterschiedlich stark ausgeprägt sind, aber auch innerhalb eines Individuums zeitlich variieren können. Ab einer gewissen Ausprägtheit lassen sie den Einsatz eines Piloten als Entscheidungs-

träger in der Luftfahrt nicht mehr zu. Airlines versuchen, mit psychologischen Einstellungstests Menschen mit diesen zu stark ausgeprägten Merkmalen von vornherein auszuschließen. In der Privatfliegerei gibt es aber dieses Korrektiv (außer vielleicht das Gespräch beim Fliegerarzt) nicht. Umso wichtiger, sich damit auseinanderzusetzen.

In der Literatur haben sich sechs gefährliche Einstellungen herauskristallisiert, die eine Bedrohung für sicheres Fliegen darstellen:

1. Da wäre zunächst die **Antiautorität**. Diese entstammt einem Unmutgefühl oder einem Unverständnis gegenüber Regeln und Standard Operating Procedures, gepaart mit einer zu ausgeprägten Selbstwirksamkeitsüberzeugung. Auch bloße Ignoranz kann zu der Einstellung führen: „Vorschriften sind für andere da, nicht für mich!“
2. „Jetzt aber schnell!“ Mit **Impulsivität** wird der Drang beschrieben, vorschnell zu handeln, ohne vorherige Situationsanalyse und unter Nichtbetrachtung von Alternativen, obwohl Zeit und Überlegungen notwendig wären um eine korrekte Entscheidung zu treffen.
3. „Das kann mir nicht passieren“ beschreibt den Glauben an die eigene **Unverwundbarkeit**. Unfälle und Zwischenfälle passieren demnach nur anderen. Besonders ausgeprägt ist diese Einstellung bei jungen Piloten mit wenig Erfahrung und bei sehr erfahrenen, älteren Piloten.
4. **Resignation** bezeichnet die Tendenz, sich bedenkenlos unterzuordnen und schwierige Entscheidungen oder die Übernahme von Verantwortung zu meiden. Personen, die sich mit dem

scheinbar Unvermeidbaren abfinden, sehen keine große Möglichkeit der Einflussnahme, getreu dem Motto: „Was bringt das schon?“

5. **Selbstüberschätzung** bedeutet hier, eine exzessiv hohe Meinung von sich selbst zu haben und äußert sich durch die Demonstration von Arroganz und Ignoranz. Personen, die diese Einstellung an den Tag legen, zeigen oft ein Verhalten, das darauf aus ist anderen zu beweisen, dass sie etwas Besonderes leisten können oder besser sind als andere. „Ich kann das (besser)“ zeichnet also diese gefährliche Einstellung aus.
6. Und schließlich wäre noch die **Selbstzufriedenheit** oder neudeutsch **Complacency** zu nennen. „Das passt schon“, ist häufiger von erfahreneren Piloten zu hören und zeigt sich im Nachlassen des Wunsches in Übung zu bleiben. Preflight Checks und Checklisten werden unvollständiger abgearbeitet, mögliche Eventualitäten werden nicht mehr vorausgeplant.

Keiner von uns ist vor diesen Einstellungen gefeit. Jedoch sollten wir uns täglich beim Fliegen selbst überprüfen, ob unsere Einstellung nicht gerade in eine gefährliche Richtung tendiert. Das Wissen um die Einstellungen ist das eine, das bewusste Anwenden von Gegengedanken (Antidotes), durch die eine zu ausgeprägte Grundhaltung entschärft werden kann, ist das andere. Wenn mir zum Beispiel beim Segelfliegen oder beim Schulen gerade besonders gut gefällt, wie ich den Flug manage, gehen mittlerweile bei mir die Alarmglocken an und ich hole mir ins Bewusstsein, dass ich dabei bin, mich selbst zu überschätzen oder zu selbstzufrieden zu werden. Dies schärft dann

wieder den Blick für die Gefahren der Fliegerei.

Mögliche Gegengedanken wären:

1. Antiautorität: „Folge den Vorschriften und Gesetzen (diese sind meist mit Blut geschrieben)!“
2. Impulsivität: „Nicht so schnell – erst mal nachdenken!“
3. Unverwundbarkeit: „Es könnte mir auch passieren!“
4. Resignation: „Das lässt sich ändern, ich bin dafür wichtig!“
5. Selbstüberschätzung: „Kein Risiko eingehen!“
6. Selbstzufriedenheit: „Es ist wichtig, immer wachsam, aufmerksam und kritisch zu bleiben!“

Wenn wir zum Abschluss auf den Gyrocopter-Unfall zurückkommen, stellen wir fest, dass hierbei mindestens drei dieser gefährlichen Einstellungen vorlagen: Antiautorität, Unverwundbarkeit sowie Selbstüberschätzung.

Diese Themen sind unter anderem Grundlagen vom Single Pilot Resource Management Training (SRM). Nicht nur in der kommerziellen Fliegerei sollte Crew Resource Management verpflichtend sein. Auch in der Privatfliegerei führt dieses Training zu einem sichereren und effizienteren Fliegen.

Text: Marco Dürbrook  
Mit freundlicher Genehmigung  
aus LuftSport, Ausgabe Oktober/  
November 2021

(Der Autor ist Verkehrspilot, Fluglehrer und Flugprüfer. Mit seinen Partnern von Human Factors Training bietet er unter anderem mehrmals im Jahr SRM-Seminare in Hamburg und Egelsbach an – [www.humanfactorstraining.de](http://www.humanfactorstraining.de)).

– Anzeige –

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE MIT ORATEX® 6000  
ALLE ROBIN / JODEL: UNVERNÄHT



Kundenmaschine „der Flugwerft Steinle“ im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerichtet

AUCH SIE WOLLEN IHRE MASCHINE UMRÜSTEN?  
DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!



DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG  
FÜR ALLE ROBIN / JODEL FLUGZEUGE  
FÜR ALLE PIPER FLUGZEUGE IN VORBEREITUNG

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess  
ist vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

- Besser geht es aerodynamisch nicht.
- Die Wickelbänder entfallen und es werden Rippenaufsteimer mit entsprechenden Kräfteleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- Die punktuelle Auftriebsbelastung über die Vernähpunkte entfällt.
- Durch das DESIGN CHANGE entfallen auch die beim Vernähen obligatorischen Verstärkungsbänder und Abdeckbänder, was optimale Strömungsverhältnisse am Flügel garantiert.
- Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- Bespannt wird mit ORATEX 6000 UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GMBH • AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 • 04179 LEIPZIG • TELEFON: +49 341 4423050 • SHOP: [www.LANITZ-AVIATION.com](http://www.LANITZ-AVIATION.com)