

FLY-TOP – Flugsicherheitschulung im Verein

Die Sportfliegergruppe Werdenfels e.V. hatte sich im Frühjahr letzten Jahres auf der Hauptversammlung per Abstimmung selbst verpflichtet, im folgenden Jahr eine Flugsicherheitschulung FLY-TOP für den gesamten Verein durchzuführen.

Im Herbst ging es also daran, einen Termin zu finden, der für uns und die Moderatoren möglich war. Ein Samstag für die Vorstandschulung und ein weiteres komplettes Wochenende für den Verein war gefragt und wurde letztlich für die zweite Februarhälfte 2015 gefunden.

Bei einer weiteren Mitgliederversammlung im Januar dieses Jahres wurde dann schon mal eine Teilnehmerliste ausgelegt, in die sich am Ende ca. die Hälfte der Mitglieder eingetragen hatten. Ein Anspruch der Moderatoren von FLY-TOP ist aber, dass mindestens 80% der aktiven Mitglieder teilnehmen müssen, da sonst die Wirkung des Seminars verpufft, weil die nicht Anwesenden gar nicht wissen, wovon die Teilnehmer eigentlich reden, wenn sie etwas bewegen wollen. Also ging es Mitte Januar mit Telefonaktionen zur Einladung des Rests des Vereins weiter – Ende Ja-

nuar stand der Zähler auf 87%. Flugplatznah in Ohlstadt haben wir ein großes Tagungshotel, das wir mit dem Vortragsraum für die 120 Personen und 10 kleineren Seminarräumen für Gruppenarbeit praktisch komplett für das Vereinswochenende belegen konnten. Alternativ hätte es sich angeboten, in eine der umliegenden Schulen zu gehen, was aber organisatorisch wegen der Verpflegung vor Ort deutlich aufwändiger geworden wäre.

Los ging es bereits am Wochenende vorher mit dem Seminar für die Vorstandschaft. Das Trainerteam, bestehend aus Prof. Alfred Ultsch, Herbert Lehner und Barbara Hofer, traf sich schon am Freitagabend mit dem frisch gewählten Vorstand, um sich einen Eindruck davon zu verschaffen, wie der Verein "tickt". Am Samstag referierten die Trainer zuerst etwas aus der Theorie der Flugunfälle. Mit der herkömmlichen **reaktiven** Methode, aus Unfällen zu lernen, stößt man schnell an Grenzen. Es gelingt selbst in der Verkehrsfluffahrt nicht, die Unfallrate wesentlich unter einen Toten pro eine Million Starts zu drücken, was beim Umfang des heutigen kommerziellen Luftverkehrs alle zwei Wochen einen schweren Unfall bedeuten würde – gesell-

schaftlich unakzeptabel. Klar ist aber, dass die Unfallzahlen im Segelflug deutlich höher liegen, nämlich bei 14 Toten pro eine Million Starts, im Wettbewerbsflug sogar bei 144 Toten pro eine Million Starts! Die Verkehrsfluffahrt hat vorgemacht, wie es geht – mit proaktiven **dynamischen** Methoden liegt hier die Unfallrate heute bei 0,1 Toten pro eine Million Starts. Diese Methode funktioniert aber nur, wenn alle am System Flugplatz Beteiligten zusammenwirken. Deshalb ist die Schulung des ganzen Vereins und die Analyse und Auswertung der vielen kleinen Fehler und Vorkommnisse im Flugbetrieb Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung.

Für Vorstände gab es danach noch weitere Themen als Vorbereitung auf die Vereinschulung: wie funktioniert Kommunikation, sachlich und emotional? Welche Kommunikationskanäle wähle ich als Vorstand, um was zu kommunizieren? Was ist der Unterschied zwischen einem Fehler und einem Regelbruch und wie gehe ich als Vorstand mit Beidem um. Welche Vereinskultur herrscht im Verein, welche Möglichkeiten des Erkennens gibt es und kann der Vorstand sie ändern. Welche Voraussetzung muss der Vorstand schaffen, um die dyna-



Die Mitglieder des Vereins bei der Arbeit.

Funkgeräte 8,33 kHz . Jetzt günstig umrüsten . ohne Wartezeiten .



ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Partner des LVB

Ülis Segelflugbedarf GmbH

Tel: 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de

Besuchen Sie uns in unserem Online-Shop: shop.segelflugbedarf24.de



Präsentation der Teilergebnisse.

mische Methode zur Reduktion der Unfallzahlen zu unterstützen?

Am Abend war man sich in der Vorstandschaft einig, dass dies genau der richtige Auftakt für die zukünftige Vorstandsarbeit war und war gespannt auf das folgende Wochenende mit dem gesamten Verein.

Eine Woche später dann ab Samstagmittag und Sonntag das Großereignis: Fly-Top im ganzen Verein. Grippebedingt waren "nur" etwas weniger als hundert Mitglieder und Angehörige anwesend, trotzdem eine beeindruckende Zahl, deutlich über der Zahl bei der Mitgliederversammlung.

Nach einer Einführung in die Ziele des Seminars gab es schon nach einer Stunde die erste wirklich schwierig Aufgabe: abzählen bis drei und drei Gruppen bilden. Die Gruppen hatten verschiedene Aufgaben zur Wahrnehmung zu lösen und das Ergebnis in der Gruppe zu bewerten. Außerdem galt

es eine Themensammlung zu Stärken und Schwächen des Vereins zu erstellen.

Er folgte ein Vortrag über die reaktive und dynamische Sicherheit als Vorbereitung für die nächste Aufgabe. Zum Schluss des ersten Tages sollten so viele Verbesserungsvorschläge für Flugsicherheit gesammelt werden wie möglich. Die Teilnehmer brachten es auf über 400 Kärtchen mit Vorschlägen, die dann am Abend von den Seminarleitern ausgewertet und zusammengefasst wurden.

Am Sonntagmorgen hingen die Ergebnisse schon im Seminarraum an der Wand. Zuerst gab es aber theoretischen und praktischen Anschauungsunterricht, wie Kommunikation gut und schlecht geführt wird. Die praktische Anwendung in anschließender Gruppenarbeit erbrachte katastrophale Ergebnisse. Nur drei der Gruppenteilnehmer brachten die von den Seminarleitern

verdeckt gestellten Flugsicherheitsthemen wirklich auf der als Aufgabe zu erstellenden Tagesordnung unter. Aus diesem praktischen Ergebnis heraus wurden die Verbesserungsvorschläge für die Kommunikation erarbeitet und gleich praktisch wieder in Gruppenarbeit angewendet.

Die Weiterbearbeitung der Ergebnisse des Vorabends stand anschließend auf dem Programm. Gruppirt nach Themen wie "Aus- und Weiterbildung", "Vereinsziele", "Gastflugbetrieb", "Umgang miteinander", "Material", "Organisation Flugbetrieb" galt es, SMARTe Ziele zu entwickeln und vorzustellen. Die darauf folgende Suche nach Projektleitern und Controllern verlief erstaunlich flott, so dass letztlich für alle Verbesserungsprojekte "Personal" gewonnen werden konnte.

Am Ende des Seminars war Fantasie gefragt: Wo steht der Verein im Jahr 2025? Einige wirklich gute improvisierte Schauspielaufführungen der neun Gruppen erzeugten schallende Lachsalven im Saal. Die Vorstellungen reichten vom Vereinskindergarten und Seniorenheim über von zu Hause aus gesteuerte Schlepptrohen, dem Medical Klasse 14 zum Fliegen vom Bett aus, der 103%igen Flugsicherheit durch Umpflügen der Startbahn und Ansähen von Gurken nach erfolgreichem "Ty-Flop"-Seminar vor zehn Jahren bis zum virtuellen Fliegen mit Bärten aus dem "I-fly-store". Alle Teilnehmer lobten das Seminar als interessant, die Zusammenarbeit im Verein fördernd, Energie freisetzend und hoffen auf eine gute Umsetzung des gewonnenen Schwungs in den Projektgruppen. Gelobt wurde auch die Integration der



Alle Teilnehmer des Vereins versammelt.



Anstrengende Gruppenarbeit.

Lebenspartner in das Seminar sowie die selbstkritische Auseinandersetzung mit der Sicherheit. Das Handwerkszeug dazu wurde von den Seminarleitern souverän und kurzweilig vermittelt.

Folgende Kosten sind ungefähr für das Wochenende angefallen: Tagungspauschale des Hotels (100 Personen, zwei Tage, zehn Räume) ca. 2.500 €, Trainer mit Spesen ca. 3.500 €, Technik ca. 1.000 €. Das Mittagessen wurde von den Teilnehmern selbst bezahlt. Von diesen 7.000 € schießt der bayerische Staat über den BLSV 50% zu und der LVB 40%, so dass für den Verein ca. 700 € selbst zu tragen sind.

Der LVB hat für November 2015 noch feste Termine mit den Trainern vereinbart, die noch von Vereinen gebucht werden können. Interessierte Vereine wenden sich bitte an die LVB-Geschäftsstelle.

Text/Fotos: Harald Görres



Ausblick in das Vereinsjahr 2025.

Fly-Top-Termine	7./8.11.15	21./22.11.15	28./29.11.15
-----------------	------------	--------------	--------------

Luftraumbeschränkungen anlässlich des G7-Gipfels

Am 07. und 08. Juni wird auf Schloss Elmau nahe Garmisch-Partenkirchen der nächste G7 Gipfel stattfinden.

Der Planungsstab der Polizei sieht vor, an diesen beiden Tagen im Raum Oberbayern ein umfangreiches Luftsperrgebiet mit einem Radius von 30 NM einzurichten und beim BMVI und beim Öster-

reichischen BMVIT zu beantragen. Dazu gehört auch ein zeitlich beschränktes Sperrgebiet gleicher Größe um den Flughafen München II.

Wir möchten schon jetzt alle Luftraumnutzer auf diese Sperrgebiete aufmerksam machen. Sie gelten für alle, vom Modellflieger über Drachen- und Gleitschirmflieger, Segelflieger, Motorflieger bis zum A380!

Bevor Sie an diesem ersten Juniwochenende einen Flieger in die Luft bringen, informieren Sie sich bitte unbedingt auf unserer Homepage oder durch die einschlägigen Nachrichten für Luffahrer, damit es nicht zu teuren Luftraumverletzungen kommt.

Harald Görres