

Abheben, um auf dem Boden zu bleiben

Sie coachen Unternehmer Piloten lehren in Riehen interessierte Führungskräfte und Verwaltungsangestellte die Teambildung mittels Flugsimulatoren. Dabei geht es auch um Krisenmanagement. Ein Selbsttest.

Natürlich hat mich das Angebot, einen Airbus 320 auf einem eine Viertelmillion Franken teuren Flugsimulator in die Luft zu befördern und wieder auf dem Boden bringen, am meisten gereizt. Aber neben dem Spassfaktor ist viel Ernst dabei: Es geht darum, was man von einem Piloten für den Beruf und den Alltag lernen kann. Dazu gibt es das Kursprogramm «Business Cockpit Training», das der A320-Swiss-Pilot Christoph Rastorfer, in Corona-Zeiten mehrheitlich am Boden statt in der Luft, und der Präsident der Startup Academy Basel, Markus Kindle, in den letzten beiden Jahren entwickelt haben.

Als ich, wie angemeldet, am Airport Riehen von Flyfsx.ch erscheine, habe ich Piloten vor dem geistigen Auge, die Checklisten auf dem Klemmbrett mit dem Zeigefinger abarbeiten.

Ein bisschen Show gehört dazu: Der Boardingpass liegt bereits ausgefüllt auf dem Desk, der sich wie ein Check-in-Schalter einer Airline präsentiert. Ich habe mich am Rüchligweg 55 in einem modernen Wohn- und Gewerbehauseingefunden, das drei von Ingenieuren entwickelte Simulatoren beherbergt. Hier in Riehen könne man eine vollständige Fliegerausbildung auf verschiedenen Flugzeugtypen absolvieren, nur seien die Geräte nicht zertifiziert, wird mir versichert. 24 Personen könnten gemeinsam geschult werden. Darüber hinaus würde es eng werden.

Stress, Belastung, Druck

Ein mögliches Rollenspiel, das für Führungskräfte und auch Staatsangestellte entwickelt wurde, ist aus dem Alltag der Fliegerei: Man landet wegen einer blöden Windböe unglücklich hart und muss die Passagiere am Ende der Piste aussteigen lassen. Es droht eine Untersuchung durch die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust). Die Kunden haben das Ereignis gefilmt, es landet in den sozialen Medien. Vielleicht muss eine Pressekonferenz einberufen werden? Wie reagiert man unter diesem Druck, und wie



A320-Pilot Christoph Rastorfer und ein weiterer Flugkapitän im Simulator. Foto: Daniel Wahl

geht man mit den eigenen Fehlern um? Wer übernimmt die Verantwortung, und wer gibt klare Anweisungen?

Stress, Belastung, Entscheidungsfindung, Kommunikation, schwierige Kunden, Leistungs- und Finanzdruck sind Themenbereiche, die Markus Kindle auch mit den Start-up-Unternehmern angeht, die er an der Academy in Basel begleitet. Am Airport Riehen sind diese Themen mit dem Horizont eines Fliegerpiloten erweitert worden. Es gibt Auswertungen, Diskussionen und Lösungsfindungen. Natürlich hat sich Seminarentwickler Kindle vorher mit dem Berufsumfeld der Interessierten auseinandergesetzt, sodass ein Wissenstransfer aus dem Cockpit aufs

entsprechende Unternehmen stattfinden kann.

Die Aviatik gilt als eine der meistkontrollierten Branchen auf der Welt. Jede Niete ist zertifiziert, jeder Ablauf festgehalten und schon tausendfach durchgespielt worden. «In unserer Branche findet Teambildung mit einer Crew innerhalb von 20 Minuten statt und muss in einer Krise bestehen», sagt Rastorfer. Die Fliegerei habe bewährte Lösungen. Die wichtigste Botschaft, die man Führungskräften und Verwaltungsangestellten mitgeben, ja fast mit ihnen trainieren müsse, sei die Selbstreflexion – die Fähigkeit, Fehler selbst in einem hochkomplexen Umfeld zuzugeben, und die Bereitschaft, daraus zu lernen –, führt er aus.

Ein Beispiel: Wird man von einem Problem überrascht – ein Triebwerk brennt –, neigt der Mensch dazu, sich auf das Problem zu stürzen; vielleicht die Flammen auszublasen. Die Prozesse in der Aviatik seien aber so ausgerichtet, dass die Crew zuerst sicherstelle, dass der Flieger weiter fliege und die Passagiere sicher landen könnten.

Einander vertrauen können

Im Simulator setze man ein Zweierteam einer Multitasking-Situation aus, bringe die Menschen an die Grenzen, um danach im Team strukturierte Lösungsansätze entwickeln zu können.

Bald sitzen wir im Simulator. Neben mir Co-Pilot Daniel Vuillomenet. Er instruiert mich,

fliegt mit mir eine Runde ab Euro-Airport, um mir den Steuerknüppel in der zweiten Runde zu überlassen. «Ab 160 Knoten ziehen, und wenn sich die Nase hebt, wieder nachgeben», seine Anweisungen sind knapp und präzise. Die Bergspitzen der Vogesen sind noch schneebedeckt, es gibt spürbar einige Böen. Ich fühle mich, als würde ich zur heutigen Tageszeit ein Flugzeug steuern. Dann, irgendwie, aus sich mir nicht erschliessenden Gründen, sinkt die Fluggeschwindigkeit. Ich habe es nicht bemerkt; es hätte zum Absturz führen können. Vuillomenet greift ein, und wir landen sicher. Einander vertrauen gehört eben auch zu einer konstruktiven Führungskultur.