

„Aller guten Dinge sind DREI“

...passt auch gut zu uns (Segel-)Fliegern.
Denn das reine Lesen von Checklisten bewahrt
weder vor einem zeitkritischen Ereignis,
noch eröffnet sich damit ein valider Notfallplan.

AUTOREN: TINO JANKE UND KERSTIN MUMENTHALER

Was gehört alles zu einem vollständigen Briefing?

Der Mediziner würde in diesem Zusammenhang die Checkliste wohl mit einer „Präventivmaßnahme“ gleichsetzen – denn sie bewahrt uns vor vermeidbaren Fehlern. Hingegen sind im Fall des Falles schon eine „Erste Hilfe“ oder eben die richtigen Notfallmaßnahmen umgehend gefordert. Neudeutsch sind diese auch als „Bold-face items“, „Memory Items“ oder „Critical Action Procedures“ bekannt. Und diese müssen wir – wie auch der Rettungssanitäter – schlicht und einfach auswendig wissen!
Zu guter Letzt kommt es darauf an, mit

einer geeigneten Strategie wieder aus der misslichen Lage herauszufinden. Vergleichbar mit der „Regeneration“ nach dem „Schock“ finden wir uns in der neuen Situation zurecht und versuchen, bestmöglich damit umzugehen!

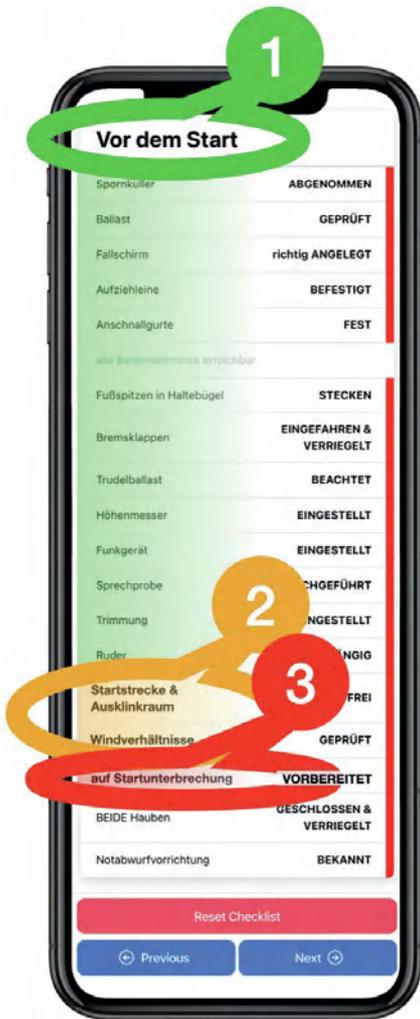
Beispiel Windenstart

Um die einzelnen Elemente eines komplexen Briefings kennenzulernen, schauen wir sie uns zunächst am Beispiel des Windenstarts jedes für sich an. Denn leider birgt der Windenstart eine Vielzahl von Tücken, die auch regelmäßig zu schweren Unfällen führen. Um so wichtiger ist die strukturierte Vorbereitung!

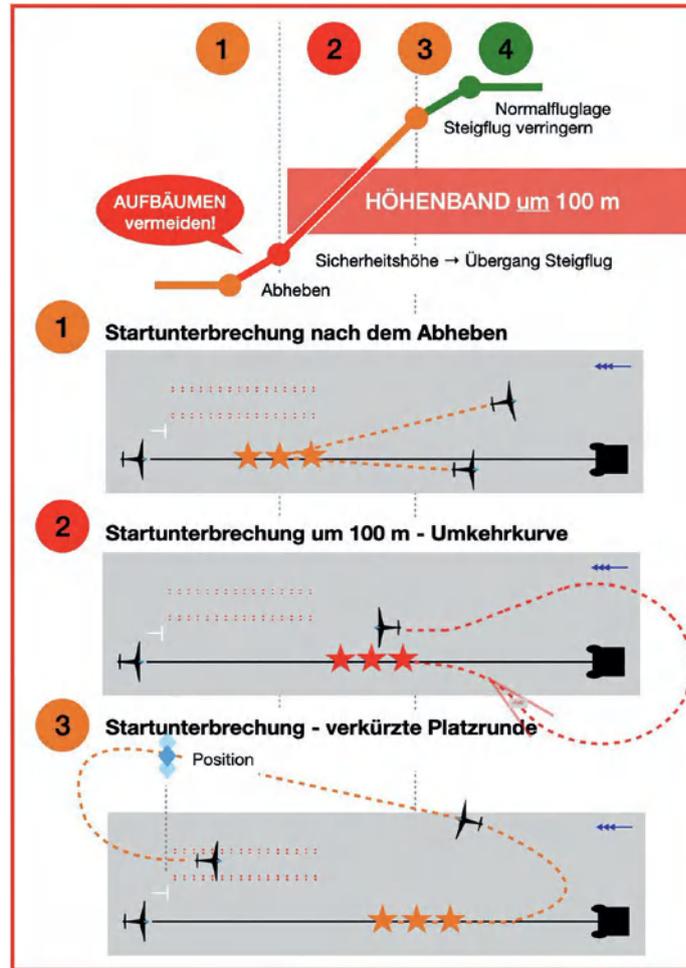
1. NORMALE CHECKLISTEN – die „Präventivmaßnahme“

Wie schon im [segelfliegen magazin](#) 06/2021 beleuchtet, sind „normale Checklisten“ unverzichtbar für eine sichere Flugdurchführung. Wichtige Erkenntnis war:

- Checklisten sind alternativlos und müssen GELESEN werden
- Checklisten unterscheiden sich in „Follow up“ oder „To-Do“-Checklisten – sie richtig anzuwenden, gilt es zu trainieren!
- Checklisten müssen logisch aufgebaut und „lesbar“ sein – sind sie fehlerhaft, zu lang oder unlogisch, werden sie nicht benutzt!



„Vor dem Start“-Checkliste



Notfallbriefing

Die für den Windenstart relevante „Normale Checkliste“ ist die „Vor dem Start“-Checkliste, wie sie unter anderem bezeichnet wird.

Hier im Beispiel der „Vor dem Start“-Checkliste eines weit verbreiteten Schuldoppelsitzers befinden sich am Fuß der Liste die Punkte „2“ und „3“, die auf zwei weitere unverzichtbare Elemente der unmittelbaren Flugvorbereitung hinweisen.

Im entferntesten Sinne kann man die Punkte „Startstrecke und Ausklinkraum“ sowie „Windverhältnisse“ dem Notfallbriefing sowie die „Startunterbrechung“ dem Notverfahren zuordnen. Schauen wir uns diese einmal im

Einzelnen an, um am Ende ein schlüssiges Briefing zusammenzustellen!

2. NOTFALLBRIEFING/STRATEGIE – die „Regeneration“

Ganz gleich, wie hektisch es vor einem Start auch zugeht, auf ein Element darf nicht verzichtet werden: das Zurechtlegen einer Strategie für den Fall, dass etwas nicht so läuft wie erwartet, der viel zitierte Plan „B“ also! Und da es eine Vielzahl von Einflussgrößen gibt, beinhaltet das sogenannte „Notfallbriefing“ mitunter auch eine Vielzahl von Plänen und möglichen Strategien. Und diese können sich an einem Platz, selbst mit immer dem gleichen Flugzeug, bei

jedem Windenstart ändern. Deswegen ist es unmöglich, die Strategie als „Patentrezept“ starr auf eine Checkliste zu drucken. Vielmehr ist das Procedere vor jedem Start individuell den aktuellen Bedingungen anzupassen.

Bekannte Einflussgrößen, die unsere Strategie für einen Seilriss beeinflussen, sind unter anderem:

- Flugzeugtyp (mit oder ohne Wölbklappen)
- Gewicht/Beladung (mit oder ohne Lehrer, Wasser-, Trimm-, Spornballast)
- Wind (Richtung & Stärke/Rückenwind) und Wetter (Böen, niedrige Wolken etc.)

- Platzverhältnisse (z. B. abschüssige Flächen, Rasenmaat, Verkehr)
- Außenlandeflächen u. v. m.

Auch wenn diese Punkte von Tag zu Tag und/oder Flug zu Flug variieren (können), sind sie doch vor dem Start leicht zu erkennen – wenn man denn darauf achtet!

Unbekannte Einflussgrößen

Was wir definitiv nicht wissen ist, ob, und wenn ja, wann und wo unser Seil reißt! Auf diese Unbekannten ist das Notfallbriefing abermals auszurichten. Denn auch hier ändern sich die Strategien entsprechend der zuvor genannten Randgrößen bei jedem Start aufs neue. So ist die Strategie z. B. bei starkem Wind von vorn zwangsläufig eine andere, als wenn er an einem warmen Sommertag nur schlaft von der Seite oder sogar von hinten kommt!

Oft ergeben sich nicht nur auf dem Startplatz verschiedene Möglichkeiten, häufig müssen auch Außenlandeflächen außerhalb der Flugplatzbegrenzung in Betracht gezogen werden. Diese nicht selten mit bestimmtem Anflugweg und/oder hangaufwärts...

3. NOTVERFAHREN – die „Erste Hilfe“

Vor der zu fliegenden Strategie ist jedoch erst einmal sicherzustellen, dass wir überhaupt noch fliegen!

Vielen Unfällen beim Windenstart ist gemein, dass z. B. die Umkehrkurve eingeleitet oder die Klappen gezogen werden, bevor die Fahrt anliegt. Der anschließende Strömungsabriss ist dann nur selten abzufangen. Aus diesem Grund ist in unserem – zeitkritischen – Beispiel nach dem Erkennen der Startunterbrechung SOFORT zu reagieren. Es bleibt keine Zeit zu überlegen oder eine Checkliste zu befragen. Nachdrücken, Fahrt aufholen, Auskuppeln – so oder so ähnlich müssen die ersten Handgriffe ausgeführt werden, und erst danach wird die Entscheidung über eine mögliche Strategie getroffen. Dieser Handlungsablauf muss dafür jedoch



Startvorbereitung am Beispiel Windenstart

lange vor dem Flug verinnerlicht werden und jeder Zeit abrufbereit in der mentalen Schublade liegen. Dazu braucht es regelmäßige Wiederholung! Auch Verkehrspiloten wiederholen vor jedem Takeoff aufs Neue die wenigen Handgriffe (Notverfahren), die im Falle eines Startabbruchs notwendig sind. Danach geht es an die Strategie. Wie erfolgt der Steigflug, wo wird eventuell (nicht) gelandet? Eine kurze Routine, die nicht lang dauern muss und auch nicht weh tut, aber viel Vertrauen schafft!

Das komplexe Briefing

Ordentlich sortiert könnte eine Startvorbereitung für unseren Windenstart wie folgt aussehen:

1. Lesen der Checkliste „Vor dem Start“
2. Wiederholung „Notverfahren“
3. Strategie ausarbeiten

Die Stichpunkte der Strategie sind hier nicht als feste Werte zu verstehen, sondern eben nur Stichpunkte darstellen, die bei der Strategiefindung helfen sollen!

In einer „perfekten Welt“ hätte man all diese Elemente im Winter zuvor so lange im (Segelflug-)Simulator trainiert, bis der Startabbruch in jeder beliebigen Höhe bei den unterschiedlichsten Bedingungen gemeistert wird. Gefahrlos! Denn immer wieder erleben wir auch in der Ausbildung Unfälle oder sind in der Vielfalt des Trainings eingeschränkt.

Auch in der Verkehrsflurfahrt gab es eine Zeit, bei der mehr Menschen während des Trainieren eines Fehlers verunglückt sind als beim Erleben dieses Fehlers in der Realität. Dieser Umstand hat vor ca. 40 bis 50 Jahren die Entwicklung von Simulatoren massiv voran getrieben. Seit dem ist die Zahl der tödlichen Unfälle im Training auf Null zurück gegangen!

In einer noch perfekteren Welt würde man all diese Elemente zusätzlich für den F-Schlepp sowie Eigenstart aufarbeiten, trainieren, briefen.... Denn auch hier schlummern viele Gefahren, die durch die konsequente Benutzung von Checklisten, die unbedingte Kenntnis von Notverfahren und das Vorhanden-

sein einer Strategie gemindert werden können!

Fazit: Der vorliegende Artikel erhebt keinen Anspruch darauf, für einen bestimmten Tag, an einem bestimmten Platz mit einem bestimmten Flugzeug usw. den Windenstart zu „briefen“. Vielmehr wurde der Windenstart als ein Beispiel von vielen herangezogen, die mit strukturierten Briefings sicherer gemacht werden können. Denn wenn z. B. auch die „Vor dem Start“-Checkliste regelmäßig genutzt wird, ist sie allein noch nicht die ganze Wahrheit. Wie schon eingangs erwähnt: „Aller guten Dinge sind drei“:

Checkliste, Notverfahren und Strategie! ♦

Unsere Autoren:

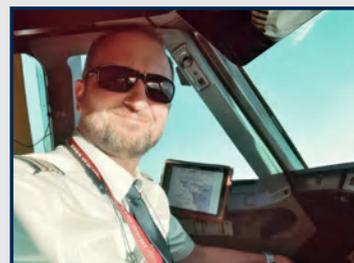


Kerstins Berufung ist Pilotin, ihre Leidenschaft die Flugsicherheit und ihre Vision ist es, die Expertise aus der professionellen Luftfahrt auch in andere Bereiche und Branchen zu übertragen.

aim4safety.eu

Airlines und Segelflugvereine haben mehr Gemeinsamkeiten, als man denkt. Trotzdem unterscheiden sich beide beim Umgang mit Notverfahren und Checklisten gravierend. Tinos Idee ist es, das Gute aus beiden zu verbinden.

easymemoryitem.com



Bevor wir euch in einer der nächsten Ausgaben noch mehr konkrete Tipps geben, welche Maßnahmen erfolgsvorsprechend sind, möchten wir zuerst eure Meinung wissen: Wie handhabt ihr das Thema „Flight Safety“ bei euch im Verein?
Share your experience – erzählt uns, wie es bei euch läuft: info@segelfliegen-magazin.ch



VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN.



60 JAHRE
PESCHKE

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de