

Pilotenbriefing 2012

Input Flight Safety Officer

Aus aktuellem Anlass

Aus aktuellem Anlass

3.2

Ursache

Der Unfall ist auf eine Kollision des Segelflugzeuges mit einer Böschung zurückzuführen, weil die benutzte Graspiste für diesen Start ungeeignet war und es anschliessend zu einem unzweckmässig ausgeführten Startabbruch und zu einem Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug kam.

Zum Unfall haben beigetragen:

- Verzicht auf das Einholen von Informationen bei der Besatzung des vorgängig gestarteten Schleppzuges über deren Startverlauf.
- Mangelnde mentale Vorbereitung auf einen möglichen Startabbruch.
- Möglicherweise eine zu hohe Schlepplage des Segelflugzeugs.

3.2

Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass während eines Durchstartmanövers die Kontrolle über das Flugzeug verloren ging und dieses in der Folge auf dem Boden aufschlug.

Zum Unfall beigetragen haben:

Eine relativ geringe Gesamtflugerfahrung des Piloten und ein längerer Trainingsunterbruch vor dem Unfallflug.

3.2

Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot während eines Windenstarts die Kontrolle über das Segelflugzeug verlor, weil er wahrscheinlich aufgrund einer Verschiebung seiner Sitzposition in der Steuerführung eingeschränkt war. Das Segelflugzeug schlug in der Folge auf dem Boden auf.

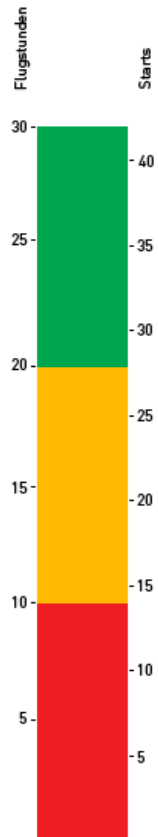
Zum Unfall haben beigetragen:

- Geringes aktuelles Training im Windenstart
- Keine Erfahrung mit dem Unfallmuster im Windenstart
- Unzureichende mentale Vorbereitung auf die Risiken bei einem Windenstart
- Umbau der Rückenlehne

Das Auftreten einer Windscherung könnte die Unfallsituation verschärft haben.

Aus aktuellem Anlass

Trainingsstand!



- **Roter Bereich:**
- die ersten Starts nach einer längeren Pause nur mit vertrauten Mustern und bei unkritischen Wetterlagen durchführen
- falls der letzte Start mehr als drei Monate zurück liegt, ist Training mit einem Fluglehrer der beste Weg zu einem guten Übungsstand

Mentale Vorbereitung!



Checkliste Segelflug

Vorflugkontrollen

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Vorflugkontrollen | Durchgeführt |
| Heckballast / Trimmgewichte | Nach Bedarf |
| Heckkuller | Entfernt |

Vor dem Start

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Anschallgurten | Fest |
| Capot vorn und hinten | Zu und verriegelt |
| Funk | Frequenz überprüft |
| Flugüberwachungsinstrumente | überprüft |
| Trimmung | Startstellung |
| Bremsklappen | Ein, verriegelt |
| Wölbklappen / Landeklappen | Startstellung |
| Steuer | Frei |

Departure Briefing

| | |
|----------------|---------------------------|
| Schleppauftrag | Erteilt |
| Schleppseil | Richtige Klinke verwenden |
| Anflugraum | Frei |
| Flügel | Auf |
| Bereit | Meldung |

Im Steigflug

| | |
|------------------------|--------------|
| Schleppgeschwindigkeit | Kontrolliert |
| Sicherheitshöhe | Erreicht |

Ausklinken

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Gleitfluglage | Erstellt, ausgetrimmt |
| Fahrwerk | Ein |
| Flughöhe / Position | ... M / AMSL |

Approach Briefing

Vor dem Anflug

| | |
|----------------------------|----------------------|
| Fahrwerk | Aus und verriegelt |
| Wölbklappen / Landeklappen | Gesetzt, nach Bedarf |
| Anfluggeschwindigkeit | Kontrolliert |
| Bremsklappen | Bremsbereit |

Im Endanflug

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Wölbklappen / Landeklappen | Gesetzt nach Bedarf |
| Anfluggeschwindigkeit | Kontrolliert |

Nach der Landung

| | |
|----------------------------|------------------------|
| Funk | 121,5 MHz kontrolliert |
| Wölbklappen / Landeklappen | Gesetzt, nach Bedarf |

- Departure- und Approach Briefings sind mentale Vorbereitungen in wichtigen Phasen des Fluges.

innerhalb der letzten 6 Monate

Top – Themen 2012

Aus dem Flight Safety Workshop des SFVS



Flight Safety Workshop

Flarm: Richtig ausweichen

Kreisen mit Gleitschirmen

Nach der Beurteilung der FLARM Warnung sofortige,

- volle Konzentration auf den Luftraum
- Scanning der durch das FLARM gemeldeten Warnregion
- Sollte das andere Segelflugzeug nicht sichtbar sein ->>
- Kleine Steuerbewegungen durchführen mit dem Ziel die Konturen des eigenen Flugzeuges sichtbar zu machen undum den gegenseitigen Sichtkontakt zu erleichtern.
- Abrupte Ausweichbewegung erst einleiten wenn Kollisionsgefahr mit dem oder den anderen gesichteten Flugzeugen besteht.

→ Zusätzliche Informationen & Animationen:
www.sgbern.ch => Briefing => Safety



Flight Safety Workshop

Flarm: Richtig ausweichen

Kreisen mit Gleitschirmen

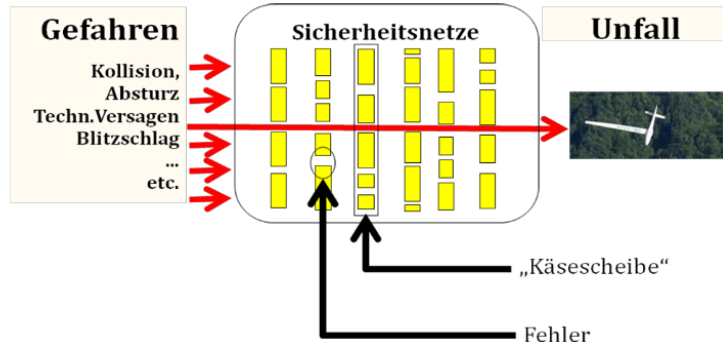
- GS sind vertikal beschränkt steuerbar, Böen können durchsacken verursachen → nur mit grossem Abstand unterfliegen.
 - GS können SF schlechter sehen als umgekehrt
 - Um Gleitschirme kreisende SF verunmöglichen GS ein verlassen des Schlauches.
 - unklare bzw. verschiedene Drehrichtungen vergrössern das Kollisionsrisiko
 - wegen der schlechteren Steuerbarkeit und dem wesentlich tieferen Tempo des GS reicht
 - die verfügbare Zeit für den GS kaum aus, im Hangflug die Vortrittsregelungen gegenüber einem SF einzuhalten. Deshalb überlassen SF den GS am Hang den Vortritt
- ➔ Zusätzliche Informationen & Animationen: www.sgbern.ch => Briefing => Safety

Erfahrung für Alle Lernen aus Fehlern

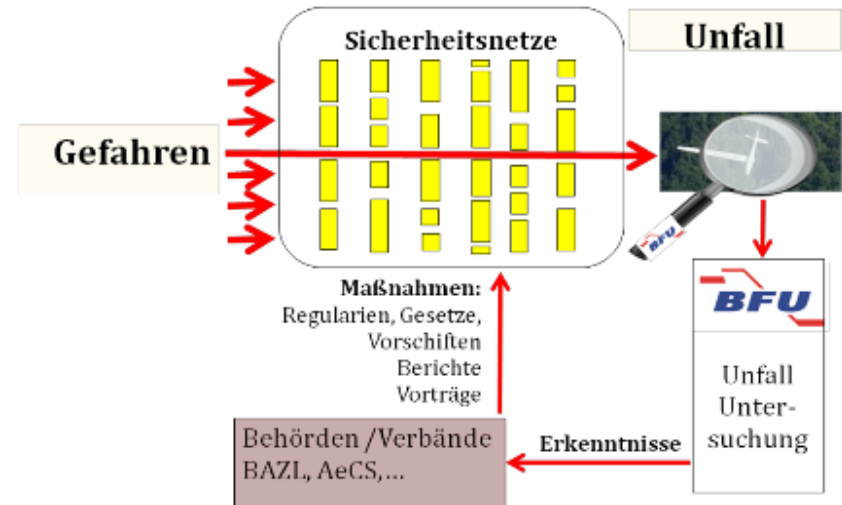
Ein Flytop Projekt

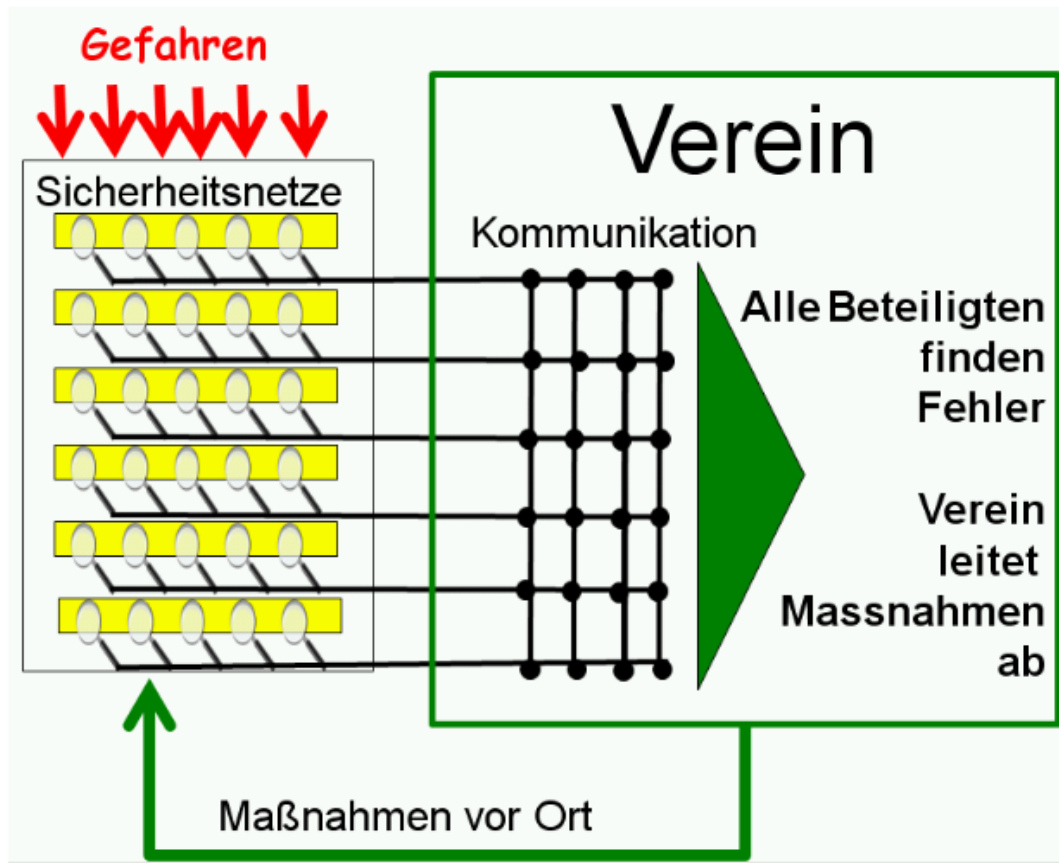
Fehler führen zu Unfällen. Durch Untersuchung sollen gleiche Fehler vermieden werden

Fehler finden Löcher



Klassische Untersuchung





Lernen aus Fehlern

- Präventive Wirkung
- Lernen aus Fehlern von Anderen
- Lücken schliessen

➔ **Unfallfrei fliegen**

Segelfluggruppe Bern Administration

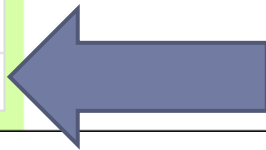
Logout ivan.hausammann

Menue

- Selfbriefing
- Bereitschaftstafel
- Flugbuch >
- Infrastruktur
- HIL-Listen
- Flugzeuge >
- Kalender/Reservierungen
- Mitgliederverzeichnis
- Einstellungen
- EFA

Information

Willkommen auf der Selfbriefing Seite der SG Bern



EFA im Selfbriefing

- Einfache, anonyme Eingabe des Vorfalls, der Ursache und einem Verbesserungsvorschlag.
 - Das System leitet die Eingabe anonym weiter an den FSO.
 - Analyse durch den FSO
 - Ausarbeitung von Empfehlungen.
- Fehler Einzelner werden als Erkenntnisse allen zur Verfügung gestellt.**

Wann SWANS – wann EFA

SWANS

- ▶ Wenn andere Möglichkeiten der Berichterstattung nicht verfügbar oder angebracht sind.
- ▶ Wenn die üblichen Verfahren ausgeschöpft sind, ohne ein Resultat zu erzielen.
- ▶ Wenn die Meldung das Arbeitsverhältnis gefährden könnte.
- ▶ Wenn gemachte Erfahrung zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt beitragen könnte.
- ▶ Wenn man anonym bleiben möchten (Identifikation ist zwecks möglicher Rückfragen oder Empfangsbestätigung jedoch wünschenswert).

EFA

- ▶ Fokussiert sich in erster Linie auf die SG Bern & Segelfliegen im Allgemeinen.
- ▶ Möchte auch Erfahrungen abgreifen, welche ‚von Amtes wegen‘ von tiefem Interesse sind.
- ▶ Soll nicht nur eine Alternative für die ‚üblichen Wege‘ sein.
- ▶ Wenn eine ‚offizielle‘ Meldung das Freundschafts- oder Gruppenverhältnis gefährdet.

➔ Nötigenfalls können SWANS und EFA ausgefüllt werden!

Danke für die Aufmerksamkeit...

...und viele, lange und sichere Flüge in der kommenden Saison!

