

Fit und vorbereitet in die Saison

■ *Oft führt eine Verkettung von mehreren Fehlern zu einem Unfall. Eine seriöse Vorbereitung auf die Flugsaison vermittelt Sicherheit und vermeidet gefährliche Situationen.*

Die ewige Herausforderung, keine Fehler zu machen, begleitet uns bei jedem Flug. Wem ist es nicht schon passiert, dass er beim Anlassen des Motors den Starterknopf suchen musste, dass nach den ersten Umdrehungen der Motor immer wieder stehen blieb, weil der Mixer vergessen wurde? Wer hat nicht schon einen Schalter verwechselt, eine Frequenz falsch eingestellt oder gar das Canopy nicht richtig verriegelt? Fehler, die jedem Piloten unterlaufen können. Allerdings müssen daraus die richtigen Lehren gezogen werden.

Die Verkettung von Fehlern

Wohl kein Pilot ist vollkommen. Also gilt es zuerst einmal, die eigene

Unvollkommenheit zu akzeptieren. Niemand ist vor Fehlern gefeit. Ein Fehler allein muss noch nicht zu einem Zwischenfall führen. Aber die Verkettung von mehreren Fehlern hat schon oft zu schweren Unfällen geführt. Im Gegensatz zu Verkehrsflugzeugen, in deren Cockpits alle Abläufe und Manipulationen vom zweiten Piloten überprüft und bestä-

tigt werden, sind Privatpiloten für die sichere Führung des Flugzeuges alleine verantwortlich. Sie sind Kapitän und Copilot und gleichzeitig für die Passagierbetreuung zuständig.

Erfolg mit Training

Wer als trainierter Pilot ins Cockpit steigt, wird erfolgreich sein. Dann werden Fehler, die sich zu einer Kette



zusammenschliessen, erkannt. Und dann erst kann entschlossen und situationsgerecht gehandelt werden. Damit dies in allen Situationen gelingt, ist ein konstantes, intensives Training unabdingbar.

Fliegen findet im Kopf statt

Der wichtigste Teil einer seriösen Flugvorbereitung findet laufend zu Hause mittels mentalem Training statt. Mit Handbuch und Checkliste gehen seriöse Piloten von Zeit zu Zeit die wichtigen Verfahren durch. Sie studieren immer wieder die Notverfahren. Sie wissen genau, wo der Brandhahn ist und wie dieser funktioniert. Sie wissen, wo sie im Flugzeug den Feuerlöscher finden und können diesen auch bedienen. Und sollte während des Fluges tatsächlich einmal der Motor ausfallen, wissen Sie exakt, was zu tun ist.



Mit guter mentaler Vorbereitung lassen sich solche «Unfälle» vermeiden

Erfahrene Piloten stellen sich Situationen vor und überlegen, wie sie darauf reagieren würden. Sie planen den Flugweg bis ins Detail und wissen was zu tun ist, wenn das Wetter nicht mitspielt, wenn die Flugsicherung andere Vorstellungen vom Flugweg hat oder sonst irgendwelche unvorhersehbare Ereignisse eintreten.

Fit to fly

Mit einer guten mentalen Vorbereitung lässt sich auf dem Flugplatz ohne Stress die aktuelle Lage studieren, das Flugzeug vorbereiten und mit den Passagieren ein angenehmer Flug geniessen.



SAFETY CHECK

Gut geplant ist halb geflogen

Meteo

- Wie sieht die allgemeine Lage gemäss Flugwetterbericht aus?
- Welches Wetter erwarte ich auf meiner Route gemäss GAFOR?
- Gibt es für den Zielflugplatz ein METAR, TAF?
- Welchen Höhenwind (5000 und 10 000 ft) erwarte ich gemäss GAMET?
- Sind auf der SWC-Karte Fronten oder andere Gefahren erkennbar?
- Sind für meinen Flugraum aktive Warnungen (SIGMET) vorhanden?

NOTAM

- Gibt es für den geplanten Flug Einschränkungen?
- Gibt es Änderungen, welche im VFR-Guide noch nicht aufgenommen sind (z.B. Frequenzen)?

KOSIF

- Hat es auf meiner Strecke aktive Schiessgebiete?

Treibstoff

- Habe ich bei der Berechnung alle Faktoren berücksichtigt?
- Ist die erforderliche Menge tatsächlich im Tank?
- Bei Betankungen auswärts: Wurde der richtige Treibstoff eingefüllt?

Weight & Balance

- Sind Gewicht und Schwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen?

Flugleistungen

- Reicht die verfügbare Startstrecke aus?
- Welches Startverfahren wende ich an?
- Lassen Pistenlänge und -zustand auf dem Zielflugplatz die Landung zu?
- Kann ich auf dem Zielflugplatz auch wieder sicher starten?

Flugplanung

- Ist ein ATC-Flugplan erforderlich oder sinnvoll?
- Habe ich alle Daten im Navigationsflugplan eingetragen?
- Brauche ich eine Bewilligung (z.B. PPR, Slot)?
- Gibt es zeitliche Einschränkungen (Sunset, Flugplätze)?
- Habe ich alle Zollformalitäten erledigt (für Auslandflüge)?

Flugzeug

- Ist das Flugzeug gemäss Bereitschaftsliste flugbereit?
- Sind die erforderlichen Papiere an Bord?

Insassen

- Kennen meine Passagiere das Verhalten im Notfall?
- Habe ich meinen Passagieren den Flugschein ausgestellt?
- Habe ich meine Ausweise (Lizenz, ID, Pass) dabei?





Fitness für die Sicherheit

■ *Der Winter geht vorbei, die Tage werden länger und Nebellagen seltener: Die Flugsaison bricht an. Wie aber sieht es mit der persönlichen Fitness aus?*

Die lange Winterpause führt bei Piloten der General Aviation nicht selten zu einem längeren Trainingsunterbruch. Gross ist dann die Freude, wenn nach längerer Zeit erstmals wieder im Cockpit Platz genommen wird. Die Anspannung nach einer fliegerischen Pause ist vielleicht gross, und man ist unsicher, ob alle Abläufe und Techniken noch sitzen. Das Motorengeräusch erscheint einem möglicherweise lauter als man es vom letzten Flug in Erinnerung hat. Der Puls geht schneller und der Blutdruck steigt. Freude, Anspannung,

Unsicherheit und ein Sich-zurechtfinden-Müssen in einer ungewohnten Umgebung sind Stressfaktoren, welche sich negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirken können und die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler entstehen, ansteigen lassen. Deshalb ist eine gründliche persönliche Vorbereitung vor dem ersten Flug in der neuen Saison sehr wichtig.

Übelkeit nach langer Pause

Doch nicht nur das Flugtraining kommt über die Winterzeit in der Regel etwas zu kurz, sondern auch

die körperliche Fitness ist häufig am Ende der Wintersaison etwas reduziert. Man muss sich wieder an den Geruch, den Lärm und die Bewegungen des Flugzeuges gewöhnen. Nach einer längeren Flugpause ist die Anfälligkeit für das Auftreten von Übelkeit im Flug erhöht. Auch ein angehobenes Stressniveau kann die Tendenz zu Übelkeit steigern.

Am I safe?

Genau so, wie es selbstverständlich ist, dass man vor einem Flug einen "outside-check" durchführt, sollte es selbstverständlich sein, dass man sich im Rahmen der Flugvorbereitung einem schnellen Gesundheitscheck unterzieht. Um die wichtigsten Punkte abzuhaken, eignet sich die Checkliste "Am I safe?": Damit ist schon mal ein wichtiger Schritt in Richtung Sicherheit im Bereich Human Factor getan.

Fortsetzung Seite 4

SAFETY TIP

Am I safe?

- Habe ich nach einer Erkrankung noch Beschwerden?
- Habe ich Medikamente eingenommen?
- Stehe ich unter seelischem Stress wegen beruflichen, familiären, finanziellen oder anderen drückenden Problemen?
- Habe ich in den letzten 12 bis 24 Stunden Alkohol getrunken oder habe ich einen "hang over"?
- Bin ich unausgeschlafen oder erschöpft?
- Habe ich einen leeren Magen?

Fliegen lernen!
<http://www.swisspsa.ch>



ALPAR Bern • 031 / 960 22 22
Aero Locarno • 091 / 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 / 444 82 87
Motorfluggruppe Zürich • 01 / 813 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 / 954 12 52
Ausserschwyzische FG Wangen-Lachen • 055 / 440 42 18

Gefahr UV-Strahlen

Nach einem langen Winter sind die meisten von uns bleich. Dies ist nicht nur ein kosmetisches Detail, sondern birgt die Gefahr einer zu starken Sonnenstrahleneinwirkung in sich. UV-Strahlen können leichter in die Haut eintreten und einen Sonnenbrand hervorrufen. Dies ist nicht nur unangenehm, sondern stellt eine ernsthafte Gefährdung im Hinblick auf die Entstehung von Hautkrebs dar. UV-Strahlen stellen dabei nicht nur eine Gefahr für die Haut, sondern auch für die Augen dar, so dass es sich dringend empfiehlt, die Haut mit Sonnencreme und die Augen mit einer UV-filternden Brille zu schützen.

Hitze macht durstig

Mit der Hitze kommt der Durst. Wichtig ist es deshalb, vor einem Flug ausreichend Flüssigkeit zu sich zu nehmen. An einem warmen Sommertag unter einer Plexiglashaube kann der Wasserverlust bis zu vier Liter pro Tag betragen. Wird zu wenig Wasser getrunken, wird das Leistungsvermögen stark beeinträchtigt. Wer eine Flasche Wasser mit ins Flugzeug nimmt und die Flüssigkeit kontinuierlich, statt im Voraus, trinkt, kann die Gefahr, während des Fluges Wasser lösen zu müssen, deutlich minimieren. ■

Achtung Standschäden

Nach längeren Standzeiten in den Wintermonaten besteht für Zelle und Motor eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das Auftreten von Standschäden und weiteren der Flugsicherheit abträglichen Begleiterscheinungen:

- Korrosion am Propeller und an der Verkabelung, insbesondere am Batterieanschluss
- Nester von Vögeln unter der Motorhaube, von aussen kaum erkennbar



Ein Vogelnest im Luftfilter ist schwer zu erkennen

- Festgefahrene Radlager und verrostete Bremsen (insbesondere, wenn die Räder grosser Feuchtigkeit ausgesetzt waren)
- Grössere Mengen Wasser in den Treibstofftanks

Um die Auswirkungen dieser Schäden zu minimieren, werden die folgenden Empfehlungen (als Frühjahrs-Checkliste) an alle Piloten abgegeben, die auch ihr Flugzeug «fit» für die Saison machen wollen:

Motor und Propeller

- Propeller auf Beschädigungen und Korrosion prüfen
- Motorraum auf Fremdkörper

(Vogelnester) überprüfen

- Neues Öl auffüllen

Elektrisches System

- Batterie auf Beschädigung durch Frost überprüfen und laden
- Verkabelung, insbesondere die Anschlüsse, auf Zustand und Korrosion überprüfen

Fahrwerk

- Pneudruck und Pneuzustand überprüfen
- Bremssystem und Bremscheiben überprüfen, Funktionstest vor dem ersten Motorenstart

Benzinsystem

- Alle Fuel-Drains ausgiebig betätigen und genügend Treibstoff ablassen

Zelle

- Verglasung auf Beschädigung kontrollieren
- Steuersystem und Verkabelung wenn möglich kontrollieren, insbesondere, wenn Spuren von Tieren (Mäuse, Wiesel mit Nussvoräten) festgestellt worden sind
- Elektrische Funktionskontrolle durchführen
- Stallwarnung kontrollieren

Beim ersten Motorenstart sollte unbedingt eine Person mit Feuerlöscher bereit stehen.

Für Flugzeuge mit einer Jahresleistung von weniger als 100 Stunden ist es empfehlenswert, vor Beginn der Saison einen Jahres-Mindestunterhalt durchführen zu lassen, der den oben aufgeführten Punkten Rechnung trägt.

IMPRESSUM

Herausgeber

Motorflug-Verband
der Schweiz (MFVS)
Sekretariat AeCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel. 041 370 21 21
Fax 041 370 21 70
www.aeroclub.ch
info@aeroclub.ch

Präsident

Willi Dysli

Auflage

10000 Exemplare

Konzept, Gestaltung

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Lindenweg 14
5703 Seon
Tel. 079 227 00 80
www.swissaviation.ch
verlag@swissaviation.ch

Autoren dieser Ausgabe

Willi Dysli
Samuel Huber
Albrecht Schmid

Druck

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tel. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Erscheint

4 mal pro Jahr
Versand an alle Mitglieder
des MFVS

Nächste Ausgabe

Juni 2001

SWISSAVIATION media

Medienarbeit
Publikationen
Web-Content

→ Konzepte/Gestaltung/Produktion

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Lindenweg 14 / 5703 Seon
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch