

Folie 1: Risikobarometer

In diesem Dokument sind die Ergebnisse der Gruppenarbeiten zusammengefasst. Sie sollen jeden Piloten individuell die Möglichkeit geben, für seinen geplanten Flug eine Risikoanalyse zu machen und diese dann auch im Verlauf des Fluges bei Bedarf anpassen zu können. Je nach Ausbildungsstand und Art des geplanten Fluges (Trainingsflug, Streckenflug, Wettbewerb etc.) wird jeder die Analyse seinem Vorhaben anpassen können.

Folie 2 Risikoanalyse vor dem Flug Aufmerksamkeit während dem Flug Debriefing

Wir unterteilen das Risikomanagement in die drei Phasen vor, während und nach dem Flug.

Risikoanalyse vor dem Flug:

Bei der Flugvorbereitung lohnt es sich, in jeder Phase die möglichen Risiken mit einzubeziehen. Das beginnt in der langfristigen Vorbereitung und hört erst unmittelbar vor dem Start auf.

Welches sind mögliche Risiken? Ein Beispiel für die langfristige Vorbereitung für Streckenflüge: wie sind die Aussenlandemöglichkeiten, müssen spezielle Vorbereitungen getroffen werden (Aussenlandekatalog beschaffen, studieren, rekonoszieren etc.)?

Folie 3: Hier sind Risiken versteckt

- **Zeitmanagement**
- **Wetterlage, Wetterrisiken**
- **Flugzeug, Instrumentierung**
- **Trainingsstand**
- **Persönliche Fitness, Charakter**
- **Flugvorbereitung**
- **Erwartungen, Leistungsdruck**
- **Vereinsstruktur**
- **Hektik vor dem Start**

die Liste ist natürlich nicht abschliessend und soll dem persönlichen Vorhaben angepasst werden

- Zeit/Stress, (priv. Vorgaben) zu spät auf dem Flugplatz
- aktuelle Wetterlage (Föhn, Turbulenzen)
- Kenne ich mein Flugzeug, die Instrumentierung?
- aktuelles Training (generell, auf dem Flugzeugtyp)
- persönliche Fitness des Piloten, Charakter
- (seriöse) individuelle Flugvorbereitung
- Leistungsdruck, Erwartungen
- Vereinsstruktur
- Hektik vor dem Start

Folie 4: Gegenseitige Beeinflussung

- **Persönliche Fitness vs. Flugvorhaben**
- **Training vs. Erfahrung**
- **Flugvorbereitung**
- **Charakter vs. Leistungsdruck**
- **weitere...**
- **Schwaches Wetter steigert das Risiko in jedem Fall!**

Risiken können sich gegenseitig beeinflussen und verstärken:

- persönliche Fitness vs. Flugvorhaben

- Training vs. Erfahrung
- Charakter vs. Leistungsdruck
- schwaches Wetter steigert das Risiko in jedem Fall!

- Folie 5: Risikomanagement**
- **Gruppenkultur**
 - **Doppelsitzer fliegen**
 - **Göttifunktion, Coaching**
 - **Angepasste Anforderungen**
 - **Briefing**

So könnten die gefundenen Risiken gemanagt werden:

- Gruppenkultur fördern (Vorbild, Safety-Gedanken) > Details im Dokument „Risikobewusstsein fördern“
- Doppelsitzer fliegen (Erfahrungsaustausch, jung und alt)
- Göttifunktion, Coaching
- Vereinseigene Reglemente mit Anpassungen über der gesetzlichen Limite (Minimalstunden erhöhen/Rayon begrenzen etc.)
- Morgenbriefing (Wetter, Notam/DABS, Safety Briefing)

- Folie 6: Während dem Flug**
- Faktoren, die zum Risiko werden können**
- **Wetteränderungen**
 - **«get-home-itis», Stalldrang**
 - **Ermüdung, Hypoxie, Dehydrierung**
 - **Versteckte Risiken?**
 - **Zielsetzung vs. Ehrgeiz**

Faktoren, die während einem Flug zum Risiko werden können

- Wetterbeobachtung! Änderungen erkennen (gegenüber der Vorbereitung, Prognose sowie im Laufe des Tages)
- „get-home-itis“ > Druck > Risiko
- Ermüdung, Hypoxie, Dehydrierung
- versteckte vs. offensichtliche Risiken
- Zielsetzung vs. Ehrgeiz

- Folie 7: Während dem Flug**
- Risiken erkennen:**
- **Abweichungen vom Zeitplan**
 - **Zunehmende Fehlentscheide**
 - **Frustration**
 - **Individuelle Anzeichen**
 - **EDS-Anlage (Atem-Aussetzer)**
 - **Andere Flugzeuge spät gesehen**
 - **Fehlinterpretationen**
 - **Orientierungsschwierigkeiten**

Mit welchen Mitteln können diese Risiken erkannt werden? Wie bringen wir sie unter Kontrolle?

- Abweichung vom Zeitplan
- zunehmende Fehlentscheide
- Frustration
- individuelle Anzeichen kennen (feuchte Hände, Lippenkauen...)

- EDS-Anlage, Atemaussetzer
- andere Flugzeuge werden spät gesehen
- Orientierungsverlust, Fehlinterpretation von Instrumenten

**Folie 8: Während dem Flug
Risiken managen**

- **Stressreduktion durch:**
- **Ziel anpassen**
- **Prioritäten setzen**
- **Gesamtanalyse: Wetter/Höhe/Zeit/Mensch**

So könnten die gefundenen Risiken gemanagt werden:

- Stressreduktion: Ziel anpassen, Prioritäten setzen („Timeout“, Funk abstellen etc.) (Anmerkung H. Schaffner: Abbau des Noradrenalin dauert etwa 20 Minuten, Stress geht also nicht in Sekunden weg...)
- Gesamtsituation erfassen: vergleichen, abgleichen: Wetter/Höhe/Zeit/Mensch. Sich selber beobachten, (Hermann Trimmels „Persiflexi“)

Mit körperlicher und fliegerischer Fitness können wir dafür sorgen, dass das Situationsbewusstsein auch bei Flügen unter schwierigen Bedingungen nicht nachlässt!

Folie 9: Debriefing

- **Was waren die Risiken, welche Fehler resultierten daraus?**
- **Wie habe ich diese gehandhabt?**
- **Was hätte ich besser machen können, wie werde ich einer ähnlichen**
- **Situation zukünftig begegnen?**

Was waren die Risiken, welche Fehler resultierten daraus?

Wie habe ich diese gehandhabt?

Was hätte ich besser machen können und wie werde ich einer ähnlichen Situation zukünftig begegnen?