

Interventionsverhalten

Als Einstimmung zu diesem Thema ist die Präsentation von Jürg Zwahlen über eine Seilrissübung im Windenstart sehr gut geeignet.

Folie 1 In dieser Präsentation geht es um Situationen, in welchen ein Fluglehrer oder ein Pilot eingreifen muss um eine unerwünschte Entwicklung zu verhindern. Generell gibt es am Boden und in der Luft immer wieder solche Situationen; die Intervention muss von jenem Piloten, Fluglehrer oder Flugschüler erfolgen, der die Lage als erster erfasst. Im Folgenden werden einerseits die notwendigen Interventionen des Fluglehrers in der Ausbildung behandelt. Andererseits werden auch der Betrieb am Boden und das Fliegen im Doppelsitzer thematisiert.

Folie 2 Um zu verstehen, um was es geht werden zuerst Situationen gesucht, die eine Intervention erfordern.

Folie 3 Beispiele, können mit lokalen Spezialitäten ergänzt werden.

Folie 4 Wie bereiten wir uns systematisch auf anspruchsvolle Übungen /spezielle Situationen vor?

Folie 5 Interventionen am Boden: jeder Beteiligte am Flugbetrieb ist gefordert! Damit das funktioniert, ist Wertschätzung wichtig. Bei fehlerhaften Interventionen richtig korrigieren, damit der Korrigierte (ev. ein Flugschüler) auch in Zukunft noch interveniert wenn nötig.

Folie 6 Im Doppelsitzer vor dem Flug abmachen, wie in heiklen Situationen vorgegangen wird. Bei speziellen Flügen (1. Soloflug etc.) ein optimales Umfeld schaffen. In Lagern ist vieles anders, die Beteiligten kennen sich schlecht oder nicht, neuer Flugplatz usw. Diese Situation ev. am Briefing thematisieren. Vorfälle am Debriefing bzw. Folgebriefing besprechen.

Folie 7 Diese Frage bezieht sich auf die Aus- und Weiterbildung: wo braucht es eine besondere Vorbereitung bezüglich Intervention, weil die Übungen erhöhte Anforderungen stellen?

Folie 8 Beispiele, bei Bedarf mit eigenen ergänzen

Folie 9 Generelle Vorbereitungsmöglichkeiten, vor und während dem Flug

Folie 10 Beispiel Flugzeugschlepp

Folie 11 Beispiel Windenstart; weitere Beispiele nach Bedarf

Folie 12 Eine gute Vorbereitung ist wichtig, Longbriefings sind hier sehr wertvoll. Darauf achten, dass mit diesen (zeitintensiven) Briefings keine Flugzeit verloren geht, ev. schon am Vorabend machen etc.

Wenn in der Grundausbildung ein TMG eingesetzt wird, daran denken, dass es keine Typeneinweisung ist. Technische Eigenheiten weglassen, nur Systematik schulen.

Folie 13 Wie intervenieren wir richtig: zeitlich, welche Art der Intervention etc.

Folie 14 Die Situation beeinflusst unser Interventionsverhalten

Folie 15 und 16 Zeit und Gefahrenstufe spielen eine Rolle, eine Intervention immer eindeutig machen! Bekannt geben! Ev. ist es sinnvoll, auch mal zu übernehmen, um Frust zu vermeiden (z.B. bei einem unerfahrenen Schüler, wenn er das Flugzeug im Schlepp nicht mehr bändigen kann).

Folie 17 die Kommunikation in kritischen Situationen ist abhängig von den Rahmenbedingungen. Schulungsbetrieb oder zwei Piloten im Doppelsitzer. Die Rolle der Beteiligten: Fluglehrer – Schüler, Pilot – Pilot, Fluglehrer – Präsident etc. Zeitfaktor spielt eine Rolle

Folie 18 Vor dem Start muss die Rolle fixiert werden (Briefing: wer ist PIC im Notfall, bei einer Aussenlandung etc.). Missverständnisse können vermieden werden, z.B. mit einem Approachbriefing. Jeder Pilot hat ein Vetorecht, das diskussionslos akzeptiert wird (z.B. beim Eindrehen am Hang etc.)

Folie 19 Kommunikation im Notfall soll unmissverständlich sein.

Folie 20 Das FACE-Modell ist eine Möglichkeit, wie in einer eskalierenden Situation interveniert werden könnte

Folie 21 und 22 Übungen, bei welchen das Risiko grösser ist als der Nutzen...? Viele dieser Übungen können entschärft werden durch schrittweisen Aufbau:

z.B. Windenstart Seilriss: zuerst angekündigt mit ausführlichem Briefing, hoch genug mit genug Zeit, dann schrittweise tiefer und unangekündigt; kritisches Höhenfenster immer meiden.

Aussenlandeübungen mit TMG: wenn das Flugzeug im Final sauber stabilisiert ist, dann ist die Übung gelungen. Zu tief hinunter fliegen erhöht das Risiko.

Nicht jeder Fluglehrer muss alles machen. Z.B. Vrillen sind eher selten, das sollen die Spezialisten übernehmen.