

Flugsicherheit

Eine Gesprächsrunde von Streckenfliegern in Wr. Neustadt am 4. Jänner 2002 (Zusammengefasst von Markus Gusenleitner)

- Neben dem technischen Check vor dem Start ist auch ein Persönlichkeitscheck erforderlich. Nicht nur vor, sondern auch während des Fluges (Hilfsmittel: Spiegel im Cockpit - wie bin ich drauf?)
- Tonband im Cockpit: Aufzeichnen, was man sich in welcher Situation denkt.
- Den ganzen Tag fit sein!
- Aufmerksamkeit!!!
- Erfahrung reduziert die Aufmerksamkeit.
- Man muss sich beim Fliegen selbst in einen Bereich bringen, wo man gefordert aber nicht überfordert wird, um aufmerksam zu sein.
- Immer überlegen: Ist die Situation für MICH ok? Ansonsten sollten die inneren Alarmglocken läuten!
- Innere Festigkeit des einzelnen Piloten ist erforderlich, um nicht dem Gruppenzwang zu unterliegen.
- Es gilt der Leitsatz: Mit mehr Risiko werde ich schlechter!
- Immer so fliegen, um möglichst viele Alternativen zu haben.
- Entscheiden heißt Verzichten.
- Landungen aus ungewohnten Positionen üben (in kritischen Situationen nicht streng nach Platzrunde fliegen)
- Bei Rückwind ist die Start- und Landerichtung rechtzeitig zu ändern.
- Lernen aus den eigenen Erfahrungen. Dazulernen durch neue Situationen (im kontrollierten Bereich).
- In kritischen Situationen treten häufig psychische Blockaden auf: einfachste Handgriffe können nicht durchgeführt werden – diese müssen im Schlaf beherrscht werden.
- Man sieht nur Dinge, die man weiss.
- Immer mit Konzept fliegen – nicht halbherzig.

Die häufigsten Arten von Unfällen beim Streckenfliegen:

- Kollision in der Luft
- Kollision mit Hang / Berg
- Außenlandung

Kollisionen in der Luft:

- Die Annahme, dass der andere mich sieht, ist falsch.
- Funken: Siehst du mich?
- Wenn ich weiß, dass jemand in der Nähe ist, keine abrupten Steuerausschläge vornehmen.
- Vorausschauend für den anderen fliegen.
- Nicht im Sichtschatten fliegen!
- Nicht nahe an Wolken fliegen!
- Nicht nach Sollfahrt ziehen und drücken – bringt laut Simulationen sowieso nichts!

Kollision mit Hang / Berg:

- Der Wind ist in Kantenhöhe am gefährlichsten, da die horizontale Komponente am stärksten ist. Weiter unten wird geachtet, in Hangkantenniveau wird dann zum Kurbeln übergegangen – Fehler: aufgrund des stärkeren Windes wird man versetzt.
- In zerklüftetem Gelände bringt es nichts, nahe am Hang zu fliegen (kein zusätzliches Steigen). Nahes Hangfliegen erfordert zudem auch mehr Konzentration und bindet damit Energie.

Außenlandung darf nichts Negatives sein.

Auf www.streckenflug.at ist geplant eine Plattform einzurichten, wo jeder seine Erfahrungen mit Flugsicherheit niederschreiben kann.

Empfohlene Literatur:

Hans Eberspächer: Mentales Training

WWW.streckenflug.at