

Sicherheitsbriefing 2016



Herzlich willkommen zum Sicherheitsbriefing 2016

Sicherheitsbriefing 2016



Agenda:

- | | |
|---|------------|
| 1. Rückblick Saison 2015 „Fast Zusammenstöße“,
Stand der F- Schlepperprobung mit der C42 | Reinhard |
| 2. Sprechfunkmeldungen in der Platzrunde Segelflug | Reinhard |
| 3. Sprechfunkmeldungen u. neue Platzrunde Motorflug | Wolfgang |
| 4. Sinnvolle Nutzung der Flarmgeräte | Rolf |
| 5. Gastflugregelung (EASA, UL, BMVI-Leitlinien) | Wolfgang |
| 6. Trainingsbarometer und was wir daraus lernen können | Hans Peter |
| 7. Regeln für das LEPO und Traktorenfahren | Hans Peter |
| 8. Fragen, Diskussion | |



	Schwere Störungen (gesamt)	Unfälle (gesamt)	Unfälle mit schwer Verletzten	Anzahl der schwer Verletzten	Unfälle mit tödlich Verletzten	Anzahl der tödlich Verletzten
Flugzeuge > 5,7 t	11 (15)	5 (3)	0 (1)	0 (1)	1 (0)	2 (0)
Flugzeuge 2,0 – 5,7 t	0 (0)	3 (3)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	4 (4)
Flugzeuge bis 2,0 t	1 (0)	54 (57)	2 (7)	4 (10)	6 (8)	10 (18)
Hubschrauber	1 (1)	11 (9)	1 (3)	1 (7)	1 (3)	3 (4)
Reisemotorsegler	0 (0)	8 (13)	1 (3)	1 (4)	1 (0)	1 (0)
Segelflugzeuge (auch mit Hilfsantrieb)	0 (0)	64 (64)	11 (10)	14 (10)	6 (5)	8 (6)
Freiballone	0 (3)	2 (12)	1 (10)	2 (10)	0 (0)	0 (0)
Sonstige LFZ-Arten	1 (1)	9 (15)	4 (4)	4 (6)	5 (10)	8 (16)
Summe	14 (20)	135 (155)	16 (33)	20 (43)	18 (25)	32 (45)
(Vorjahreszahlen in Klammern)						

(Vorjahreszahlen in Klammern)

Sicherheitsbriefing 2016



1. Rückblick Saison 2015 „Fast Zusammenstöße“, Stand der F- Schlepp Erprobung mit der C42

Sicherheitsbriefing 2016



2. Sprechfunkmeldungen in der Platzrunde Segelflug

Sicherheitsbriefing 2016



3. Sprechfunkmeldungen und neue Platzrunde Motorflug

Sicherheitsbriefing 2016



4. Sinnvolle Nutzung der Flarmgeräte

Sicherheitsbriefing 2016



5. Gastflugregelung (EASA, UL, BMVI-Leitlinien)

Sicherheitsbriefing 2016



6. Trainingsbarometer und was wir für uns daraus ableiten können

Sicherheitsbriefing 2016



fsm

1/92

Flugsicherheitsmitteilungen

Informationen

Hinweise

Kommentare

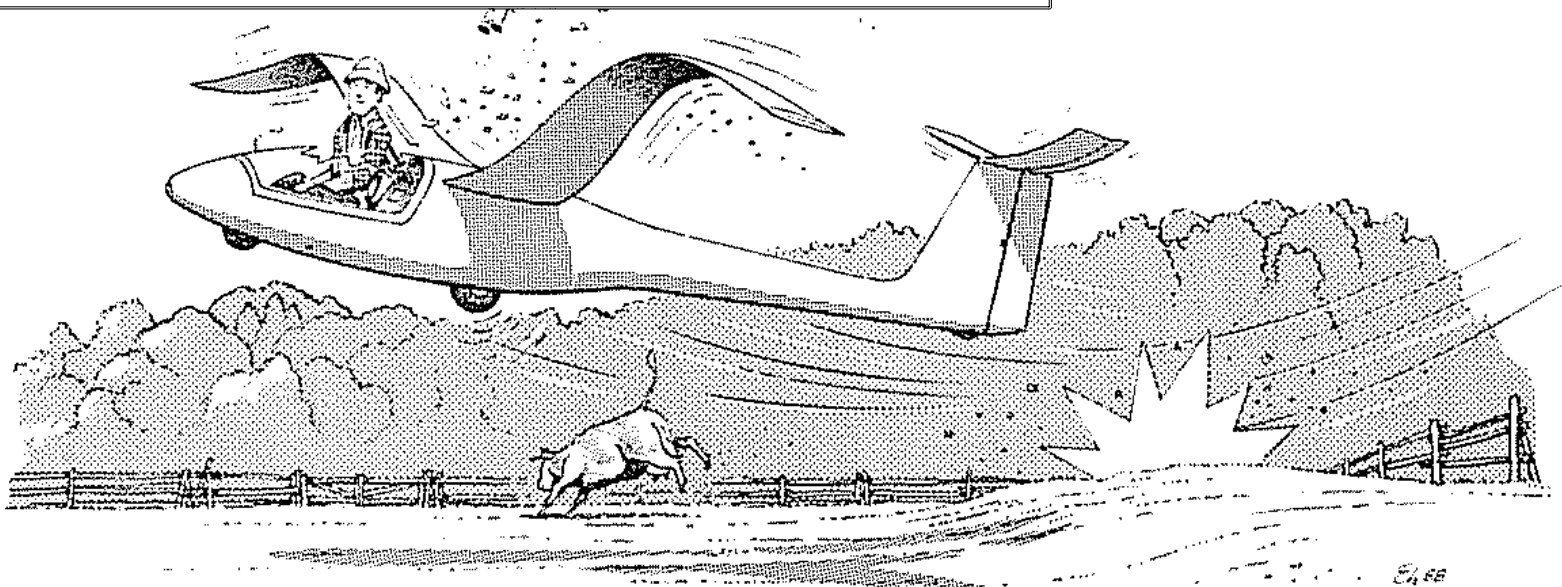
Trainingsbarometer

Noch immer aktuell und anwendbar auch bei
sehr viel Flugerfahrung

Flugbetrieb (Segelflug)

Aktueller Trainingsstand

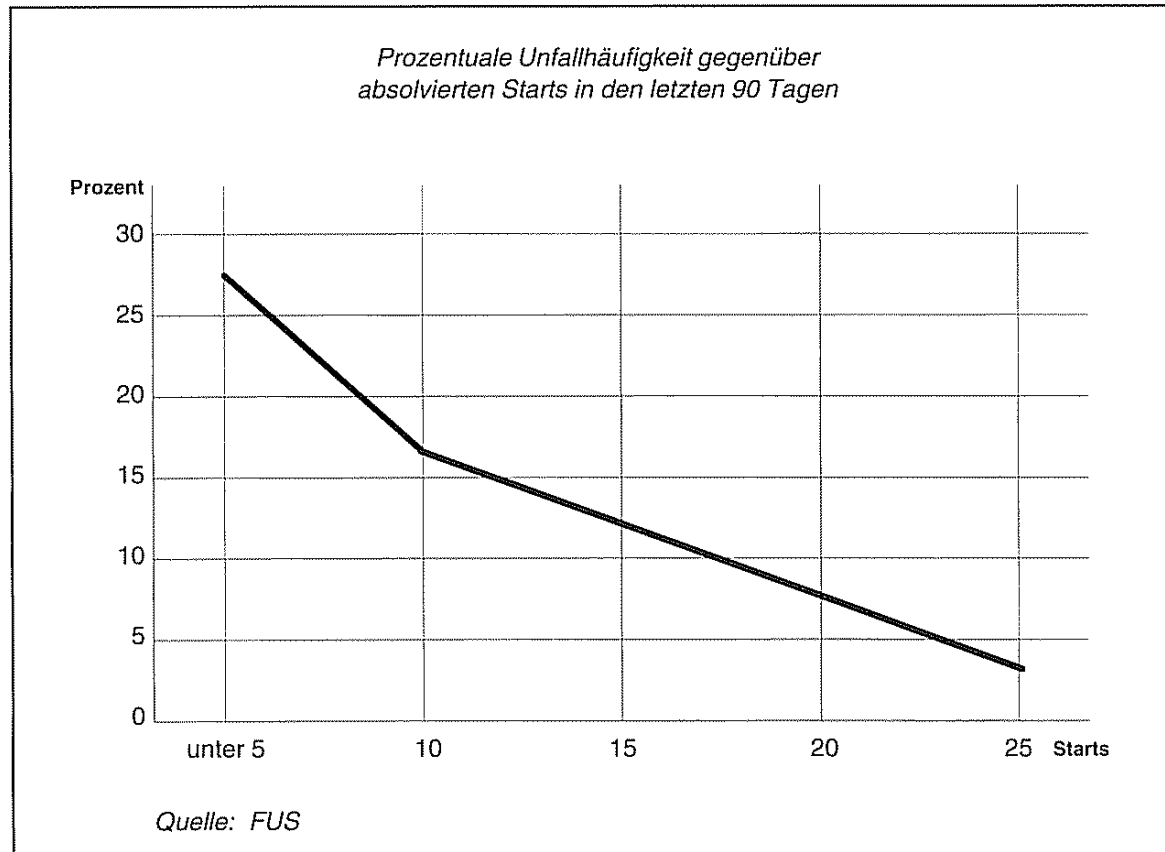
Braunschweig, Oktober 1992



Sicherheitsbriefing 2016



Eine Analyse der Segelflugzeugunfälle aus 15 Jahren zeigt, dass die Anzahl der Starts 90 Tage vor einem Unfall deutlich zu einem Anstieg der Unfallhäufigkeit führt!



Sicherheitsbriefing 2016



Ist Flugsicherheit auch für dich ein Thema?

Trainingsbarometer

Wie finde ich meinen Trainingsstand?
Der Trainingsstand hängt ab von der Anzahl der Starts und Flugstunden in den letzten 6 Monaten. Verbinde die Anzahl der Starts mit der Anzahl der Flugstunden in diesem Zeitraum. Die Mitte der Verbindungslinie kennzeichnet den Farbbereich des aktuellen Trainingsstandes.
Beispiel: (gestrichelte Linie) 25 Flugstunden und 10 Starts
Ergebnis: Trotz der Flugzeit liegt

Wichtig ist dabei, unabhängig von der Gesamtflugerfahrung nur auf die Flugstunden und Starts der letzten 6 Monate zuschauen!

AKTUELLE TRAININGSSTAND hängt von der Anzahl der Starts und den Flugstunden in der letzten Zeit ab.
Segelfliegen ist bei uns eine saisonabhängige Sportart, deshalb bezieht sich das Trainingsbarometer auf einen Zeitraum von 6 Monaten.

In den letzten 6 Monaten
Flugstunden
Starts



Bin ich fit für den nächsten Start?

GRÜNER BEREICH

Der Übungsstand ist gut
TROTZDEM VORSICHT!

Geübte Piloten machten folgende Fehler:
- Segelflugzeug fehlerhaft ausgerüstet!
- Mangelhafter Cockpitcheck!
- Fehlverhalten bei Startunterbrechungen!
- Fehler bei der Landeinteilung!
(vor allem bei Außenlandungen)

GELBER BEREICH

Mehr Übung könnte nicht schaden
UNERWARTETE EREIGNISSE
DECKT DER ÜBUNGSSTAND NICHT MEHR AB!

Vorsicht ist geboten beim Start:
- In unbekannten Landschaftsregionen!
(z.B. in den Alpen)
- Auf unbekannten Fluggeländen!
- Auf selten geflogenen Segelflugzeugmustern!
- In einer selten durchgeführten Startart!

ROTER BEREICH

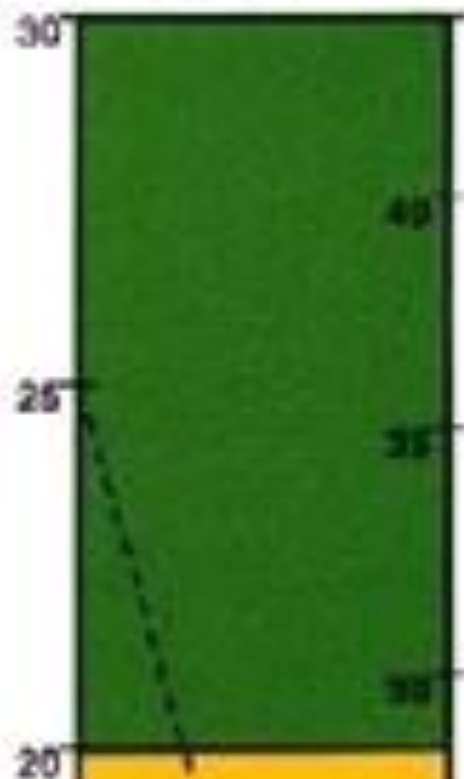
Übung tut Not
FLIEGEN KANN ZUM RISIKO WERDEN!

Für ungeübte Piloten gilt:
- Die ersten Starts nach einer längeren Pause nur mit vertrauten Mustern und bei unkritischen Wetterlagen durchführen!
- Falls der letzte Start mehr als 90 Tage zurückliegt, ist Training mit einem Fluglehrer der einfachste und schmerzloseste Weg zu einem guten Übungsstand!
Gute Fluglehrer bieten gern ihre Hilfestellung an!

Sicherheitsbriefing 2016



In den letzten 6
Monaten
Flugstunden
Starts



Grüner Bereich

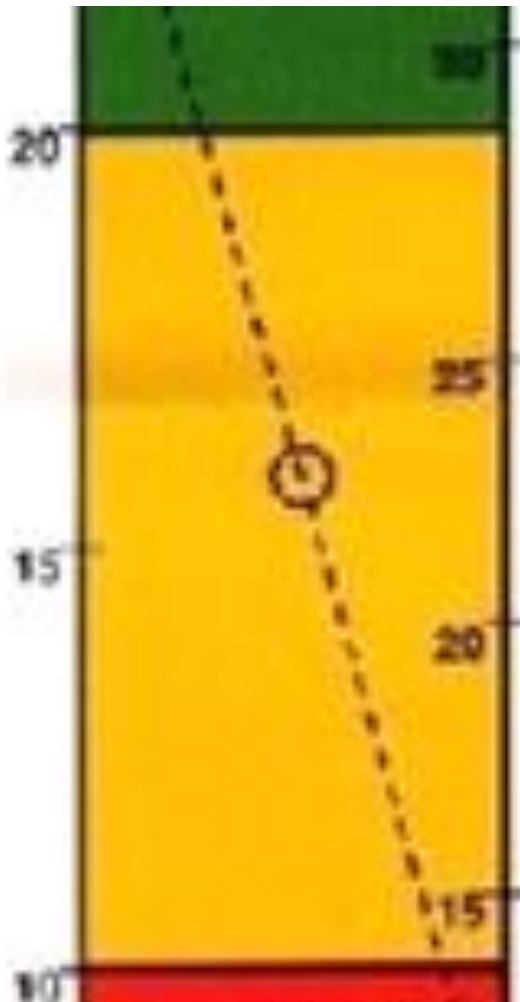
Der Übungsstand ist gut
TROTZDEM VORSICHT!

- Geübte Piloten machten folgende Fehler:
- Segelflugzeug fehlerhaft ausgerüstet!
 - Mangelhafter Cockpitcheck!
 - Fehlverhalten bei Startunterbrechungen!
 - Fehler bei der Landeeinteilung!
(vor allem bei Außenlandungen)

Sicherheitsbriefing 2016



Gelber Bereich



**Mehr Übung könnte nicht schaden
UNERWARTETE EREIGNISSE
DECKT DER ÜBUNGSSTAND NICHT
MEHR AB!**

Vorsicht ist geboten beim Start:

- In unbekannten Landschaftsregionen!
(z.B. in den Alpen)
- Auf unbekannten Fluggeländen!
- Auf selten
geflogenen Segelflugzeugmustern!
- In einer selten durchgeführten Startart!

Sicherheitsbriefing 2016



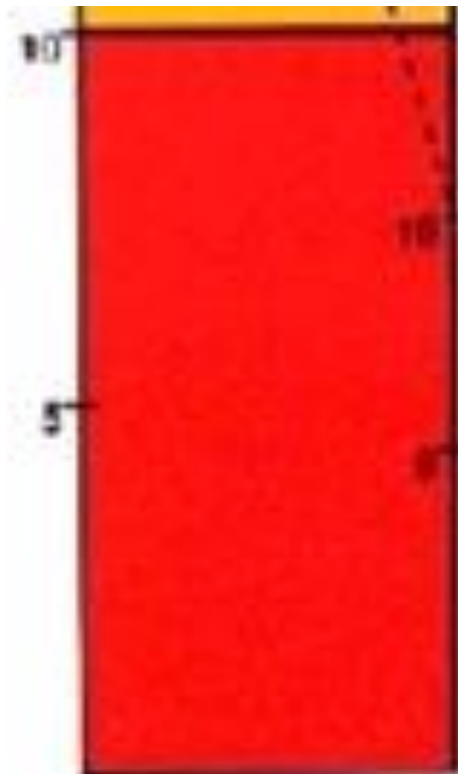
Roter Bereich

Übung tut Not
FLIEGEN KANN ZUM RISIKO
WERDEN!

Für ungeübte Piloten gilt:

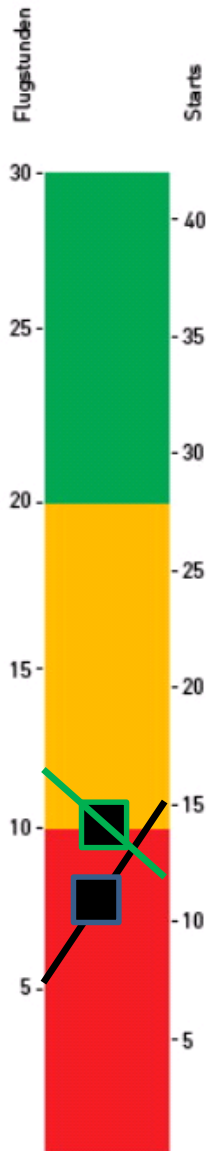
- Die ersten Starts nach einer längeren Pause nur mit vertrauten Mustern und bei unkritischen Wetterlagen durchführen!
- Falls der letzte Start mehr als 90 Tage zurückliegt, ist Training mit einem Fluglehrer der einfachste und schmerzloseste Weg zu einem guten Übungsstand!

Gute Fluglehrer bieten gern ihre Hilfestellung an!



Bin ich fit für den
nächsten Start?

Sicherheitsbriefing 2016



Scheinerhaltungsflüge sind immer mit erhöhter Aufmerksamkeit durchzuführen, denn man bewegt sich ausschließlich im „**ROTEN BEREICH**“ des Trainingsbarometer!

SPL / LAPL S

5 Stunden und 15 Starts in den letzten 24 Monaten

PPL A / LAPL A

12 Stunden und 12 Starts im 2. Jahr

12 Stunden und 12 Starts in den letzten 24 Monaten

Sicherheitsbriefing 2016



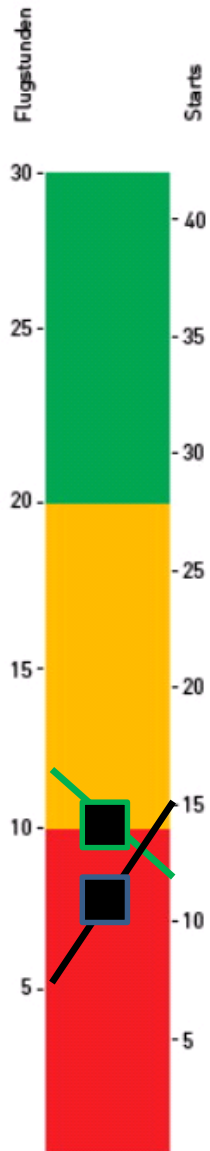
Motorflieger

Alle Vereine EDKN			PPL / LAPL A	Schüler	Gesamt	Proz.
Trainingsstand Motorflug		grün	7	2	9	15%
Stand: 1.10.2015		gelb	13	4	17	27%
(6 Monate)		rot	28	8	36	58%
					62	100%
ohne Schnupperer, ohne Lehrer						

Segelflieger

Alle Vereine EDKN			SPL / LAPL S	Schüler	Gesamt	Proz.
Trainingsstand Segelflug		grün	7	6	13	19%
Stand: 1.10.2015		gelb	5	9	14	21%
(6 Monate)		rot	28	13	41	60%
					68	100%
ohne Schnupperer, ohne Lehrer						

Sicherheitsbriefing 2016



Was können wir für uns daraus ableiten?

- Wer wenig fliegt sollte die Anzahl der Muster reduzieren.
- Konsequente Nutzung der Checklisten.
- Das Flug- und Betriebshandbuch studieren.
- Die 90 Tage Regelung nicht nur für Gastflüge einhalten.
- Öfter eine Auffrischungsschulung mit Fluglehrer durchführen, nicht nur zur Lizenzverlängerung.

Sicherheitsbriefing 2016



7. Regeln für das LEPO-, Winden- und Rückholfahrzeugfahren

Sicherheitsbriefing 2016



Rückholfahrzeuge:

Wer darf?

- Scheinpiloten
- Flugschüler mit Alleinflug
- Flugschüler ohne Alleinflug jedoch mit theoretischer „A“- Prüfung mit Erlaubnis vom Fluglehrer

=> Einweisung durch erfahrenen Scheinpiloten oder Fluglehrer

Lepo:

Wer darf?

- Scheinpiloten
- Flugschüler (mind. 15 Jahre alt) mit der A-Prüfung

=> Einweisung durch erfahrenen Windenfahrer oder Fluglehrer

Windenfahrer:

Wer darf?

- Scheinpiloten
- Flugschüler (mind. 16 Jahre alt) mit prakt. und theor. „B“- Prüfung

=> Einweisung durch erfahrenen Windenfahrer

Sicherheitsbriefing 2016



8. Fragen, Diskussion