



Take-off Briefing completed?

Bild: zVg

■ Ein Briefing gehört vor jeden Abflug. Viele Piloten tun sich schwer damit, da dies noch vor wenigen Jahren nicht Bestandteil der Flugausbildung war. Warum ein Briefing sein muss, will Ihnen die vorliegende Ausgabe von «Safer Flying» vermitteln.

Den meisten Piloten ist bekannt, dass Start und Landung zu den Flugphasen mit dem höchsten Risiko gehören. Statistiken der Flugunfall-Untersucher belegen dies deutlich. Immer wieder werden Piloten dazu gezwungen, einen Start noch auf der Piste oder später in der Luft abzubrechen. In der Regel geht dies ohne weitere Probleme. In einigen Fällen allerdings ist der Entscheid zu einem Startabbruch oder – noch schlimmer – die Fortsetzung eines Abfluges bei einem

Problem die Ursache für einen Unfall. Unzählige Flugzeuge haben bei Startversuchen die Piste in ungeplanter Weise verlassen.

Gute Vorbereitung wirkt präventiv

Was hat dies alles mit Briefings zu tun? In vielen Fällen wird nach dem Unfall festgestellt, dass es eine bessere Lösung für das Problem gegeben hätte, wenn der Pilot darauf vorbereitet gewesen wäre. Es gibt Fehler, die trotz besserem Wissen immer wieder

gemacht werden. Beispiel Motorproblem nach dem Start: Wird eine Umkehrkurve geflogen, endet diese meistens mit einem Unfall. Genau diese Situation wird in einem Take-off-Briefing behandelt.

Um nach einem Start ohne Motorleistung zur Piste zurückzukehren, sind bei den meisten einmotorigen Flugzeugen etwa 1000 ft Höhe erforderlich. Umkehrversuche ohne die erforderliche Höhe haben meist fatale Konsequenzen. Trotzdem ist es nicht

sinnvoll, in jedem Briefing von 1000 ft zu sprechen. Wenn eine Platzrunde zum Beispiel nur 800 ft über dem Platz liegt, werden die 1000 ft nie erreicht.

Die Frage, warum ein Take-off- respektive Departure-Briefing notwendig ist, lässt sich einfach beantworten: Auch ein Problem beim Start muss nicht in einem Unfall enden.

Punkte des T/O-Briefings

Die Form eines Take-off-Briefings ist nicht vorgeschrieben. Eine klare Struktur hilft aber, die wesentlichen Punkte systematisch anzusprechen.

PRAXIS TIP

Gründe für einen Startabbruch

Vor dem Abheben soll grundsätzlich bei jeder abnormalen Situation der Start abgebrochen werden.

Dazu zählen zum Beispiel:

- Motordrehzahl wird nicht erreicht
- Speedindicator zeigt keine Reaktion
- Ungewöhnliche Geräusche
- Rauchentwicklung, Geruch

Nach dem Abheben ist nur ein Motorausfall ein Grund für eine Notlandung. Bei anderen Problemen wird der Flug fortgesetzt und so bald wie möglich mit einer normalen Landung beendet.

Dazu gehören:

- die aktuellen Bedingungen auf dem Startflugplatz
- die geplante Abflugroute
- die relevanten Geschwindigkeiten
- eine Überlegung zu einem möglichen Startabbruch vor dem Abheben
- sowie eine Planung zum Vorgehen bei einem Triebwerksausfall nach dem Abheben.

Die Reihenfolge der einzelnen Punkte kann variieren.

Gewohnheit als Gefahr

Dasselbe Flugzeug, die immer gleiche Checkliste, ein routinemässiger Start: dies birgt die Gefahr, dass man den Start als Selbstverständlichkeit betrachtet und sich keine Gedanken über eventuelle Konsequenzen einer Notsituation macht. Viele Piloten haben diese Haltung mit schweren Verletzungen oder mit dem Leben bezahlt.

SAFETY TIP

Wichtiges zum Briefing

- Briefings müssen einfach und gut verständlich sein.
- Ein Briefing darf nie als zusätzliche Arbeit oder als Schikane betrachtet werden.
- Die gewählte Sprache muss allen Besatzungsmitgliedern geläufig sein.
- Jedes Briefing muss den aktuellen Verhältnissen angepasst sein.
- Ein Briefing niemals als auswendig gelernte Formalität abhandeln.
- Überlegen Sie sich, wo Sie bei einem Motorausfall im ungünstigsten Fall landen würden. Das Briefing muss dieser Situation gerecht werden.

Eine Notlandung nach dem Start mit gutem Ausgang. Beim Take-off-Briefing geht man eine solche Situation gedanklich durch.

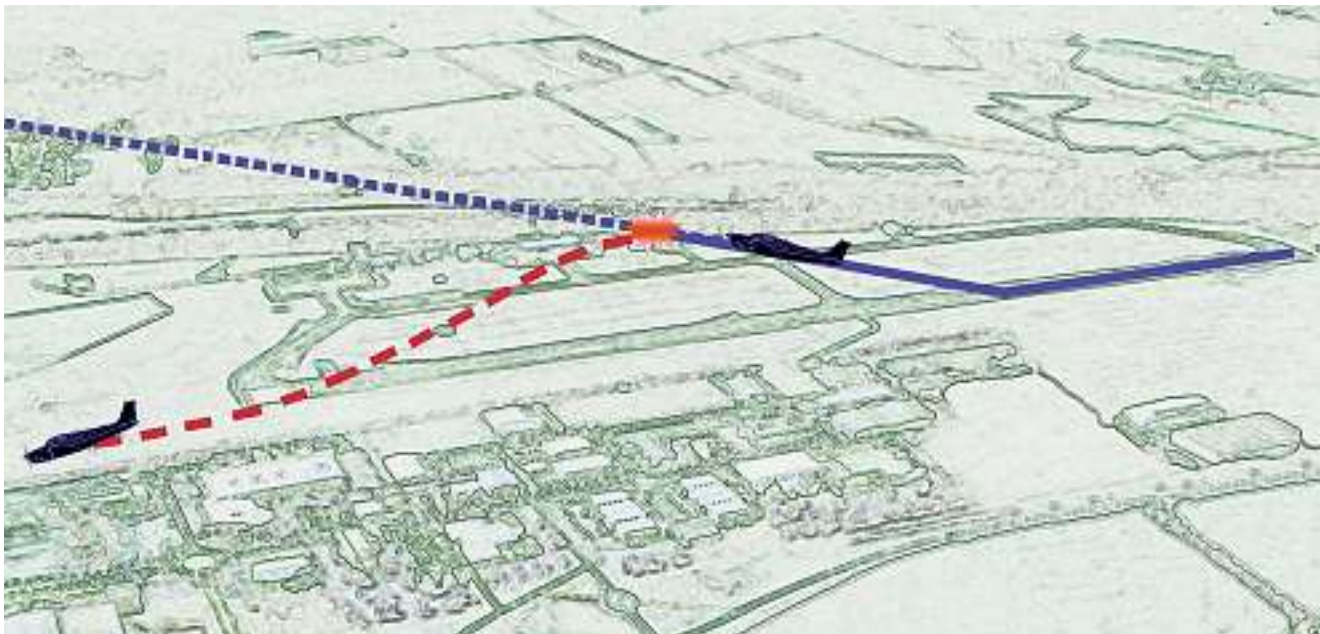


Bild: zvg



winterthur

Finanzielle Sicherheit / neu definiert



Grafik: Andreas Fischer

Wissen, was wir tun wenn ...

■ *Sich über die genaue Absicht im Klaren zu sein und die Abläufe zu kennen, kann im Notfall lebensrettend sein. Briefings spielen für die Sicherheit eine wichtige Rolle.*

Die folgenden Punkte erinnern daran, weshalb wir vor jedem Start ein Take-off- oder Departure-Briefing machen:

1. Bereits vor dem Einsteigen haben wir bestimmte Absichten für den Start und den Wegflug. Einige Parameter sind bekannt, andere ergeben sich möglicherweise erst spä-

ter, zum Beispiel nach dem Abhören des ATIS. Darum erfolgt das Briefing in der Regel erst im Flugzeug, sinnvollerweise möglichst kurz vor dem Start. Dabei muss natürlich auf die lokalen Verhältnisse Rücksicht genommen werden. Das Briefing soll vor der Piste oder eventuell noch auf dem Parkplatz durchgeführt werden. So werden keine anderen

Flugzeuge in deren Operation behindert.

2. Beim Briefing verifizieren wir nochmals unsere Absichten, insbesondere sprechen wir unser Verhalten bei einer abnormalen Situation nochmals durch, nach dem Motto: «Was ich laut sage, höre ich, und es bleibt im Gedächtnis nachhaltiger hängen.» Denn bei einer Motorpanne nach dem Start bleibt keine Zeit, um über mögliche Massnahmen nachzudenken.

3. Gegenseitige Information, wenn sich mehrere Besatzungsmitglieder im Cockpit befinden.

Über den Sinn, die Gründe sowie die Verfahren in Notsituationen sollten Sie sich bei Ihrem nächsten Checkflug mit dem Fluglehrer unterhalten. ■

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



PSA
PILOT SCHOOL
ASSOCIATION

Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 044 954 12 53
Ausserschwyzzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

■ Take-off-Briefing: auf den Punkt gebracht

Briefing-Punkt	Thema	Beispiel (Zürich-Kloten)
Routing/Altitudes	Piste in Gebrauch, Zustand	– Departure on RWY 28
	Windrichtung und Stärke	– Headwind, 10 kts
	Beschreibung der Abflugroute und der Flughöhen	– Proceed via Whiskey, initial climb to 3000 ft
	Nennung von Einschränkungen	– Whiskey 2 max. 3000 ft – Whiskey 1 max. 3500 ft
	Nennung des Startverfahrens, z. B. Normalstart oder Kurzstart	– Normal Take-off procedure
Speeds	Nennung der Geschwindigkeiten für den Start und den Steigflug	– V Rotate 55 kts – Vx 65 kts – Vy 75 kts
Abnormal Situations	Beschreibung der Verfahren im Falle einer abnormalen Situation	– Any malfunction during groundroll: power idle and stop – Engine failure during Take-off: nose down, V Best Glide 73 kts – After lift off: Land straight ahead or not more than 30° left or right – No return to the field before reaching 2400 ft (1000 ft GND)



Bild: Willi Dysli

Ein Take-off-Briefing kurz vor dem Start vermittelt Sicherheit im Umgang mit Notsituationen.

SAFER FLYING ist eine Dienstleistung des MFVS an seine Mitglieder zur Förderung der Sicherheit in der Aviatik. Haben Sie die ersten 14 Ausgaben von *SAFER FLYING* verpasst? Oder wollen Sie als sicherheitsbewusste Flugschule oder Flugplatz *SAFER FLYING* Ihren Schülern und Piloten abgeben und damit einen Beitrag an die Flugsicherheit leisten? Dann bestellen Sie weitere Exemplare zu 1 Franken für Mitglieder, bzw. 2 Franken für Nichtmitglieder, beim Sekretariat Aero-Club Schweiz, Tel. 041 375 01 01. *SAFER FLYING* ist auch als PDF-Datei auf der Homepage www.mfvs.ch erhältlich.

■ IMPRESSUM

Herausgeber

Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS)
Sekretariat AeCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tel. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Präsident

Peter Wey

Auflage

10000 Exemplare

Konzept, Gestaltung, Produktion

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tel. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
www.swissaviation.ch

Autor dieser Ausgabe

Andreas Fischer

Druck

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

Erscheint

1- bis 3-mal pro Jahr
Versand an alle Mitglieder des MFVS

Nächste Ausgabe

Winter 2008/2009

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg

Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch