

Peter Teuniese schrieb aus der Schweiz:

Sehr geehrter Herr Weber, liebe Fliegergemeinschaft,

die Saison 2004 neigt sich dem Ende zu. Ins Auge springen sofort die vielen fatalen Unfälle, allein schon 5 oder 6 in der Schweiz und rund 10 in Südfrankreich. Nicht nur, dass es weh tut um jeden Kameraden, den wir verlieren, auch für unseren Sport ist es die schlimmste Werbung. Was machen wir falsch?

Stimmt das "Safety doesn't sell" doch und schauen wir zuviel auf Hochleistungsflugzeuge und Flugoptimierung für immer mehr Geschwindigkeit und größere Distanzen? Dann würden wir alle einen großen Fehler machen.

Die Flugoptimierung fängt mit der Optimierung der Flugsicherheit an!

Dieses Gebot gilt schon bei der Ausbildung, bei der "Kultur" innerhalb des Vereins, der Wettbewerbs-Organisation und auf dem Flugplatz.

Für jeden Flug gilt: Vorsicht - von einer Platzvolte bis zum Leistungsflug:

Wenn wir das Flugzeug beschädigen, dann steht es am nächsten Tag oder für den Rest der Saison nicht mehr zur Verfügung. Im schlimmsten Fall liegt man längere Zeit im Spital, und "tot" kann man niemals mehr segelfliegen! Ich möchte morgen, nächste Woche, nächsten Monat und nächstes Jahr noch fliegen - und Ihr? Also, kurz gesagt: "Erhaltung der Produktionsmittel für schöne Flüge!"

Ich werde nie behaupten "Mir passiert das nicht", aber ich werde meine Haut so gut wie möglich schützen/verkaufen - und das durch eine gute mentale Vorbereitung. Wichtig ist außerdem die richtige Philosophie des Fliegens sowie Flugzeug und Pilot in gutem psychischen und physischen Zustand zu halten, "mit" den Kameraden in meiner Nähe fliegen und nicht "gegen" sie. "Bitte nach Ihnen" ist keine Floskel. Das beste Variometer ist immer noch ein Kamerad im gleichen Kreis oder das aufgefächert nebeneinander Vorfliegen. "Sehen und gesehen werden" ist immer überlebenswichtig, also nie im toten Winkel des anderen fliegen! Und immer wachsam bleiben und den Luftraum überwachen! Also, kurz gesagt: "Man ist bereit für den Start, wenn das Flugzeug und der Pilot bereit sind!"

Seine Konzentration kann man nur über Stunden behalten, wenn man locker und stressfrei fliegt, regelmäßig etwas trinkt, leichte Kost zu sich nimmt, das Cockpit gut ventiliert und man sich gut gegen die Sonne schützt. Ist man nicht gut drauf, sollte man nicht fliegen oder nur am Doppelsteuer mitfliegen. Fühlt man sich während des Fluges unwohl, sollte der Flug ruhig abgebrochen werden. "Im Zweifel, NIE...!"

Fliegen ist ein typischer Kompromiss, und mit der Wahrscheinlichkeits-/Risiko-Lehre kommt man weiter. Beim Spielen und beim Risiko sollte man nur das einsetzen, "was man sich erlauben kann, zu verlieren". So sollte man sich nie in einer "ECKE FANGEN LASSEN." - Richtig ist zum Beispiel: "Entweder komme ich hier wieder weg oder ich lande sauber in dem Feld da drunten!"

Sicherheit ist eine Kette von Faktoren, wobei jeder Faktor kleiner als 1 (oder <100 %) ist. Die Menge aller Faktoren ist gleich $F1 \times F2 \times F3 \dots \times Fn = <100\%$ - also wesentlich kleiner als 1 (niemals gleich 1 bzw. 100%)! Nehmen wir an, F_n sei im Durchschnitt 0,9. Dann gilt: $0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 0,9 = 0,59$ oder 60%. Bei $F_n = 0,95$ und 10 aneinandergereihten Risikofaktoren gilt: $0,95 \times F_n(10) = 0,6$ oder ebenfalls 60%. Eine 100%ige Sicherheit gibt es also nicht. Wir können die Sicherheit nur OPTIMIEREN. Viele Faktoren kann auch der beste Pilot nicht kontrollieren, aber er stabilisiert sie mit einer guten Flugvorbereitung und der ständigen Analyse in der Luft zur Konstanten und dann bleiben nur noch ein bis zwei Variablen: Thermik/Wetter und der Zufall, und so bleibt der Pilot mental seinem Flug "voraus"!

Für die normalen Flugabläufe und Notfälle hat der gute Pilot einen strikten "cockpitdrill" = Checklisten. So geht nichts verloren. Mit Ruhe und Ordnung im Cockpit kann er den Flug und die Landung mit Vertrauen erledigen.

So kann man sich noch weitere ZEHN GEBOTE aufstellen und vor der Saison, beim Briefing oder an Regentagen allein im Studierzimmer oder mit Kameraden diskutieren. ZWEI WISSEN MEHR ALS EINER!

Statt dass wir den Segelwagen alle in die gleiche Richtung ziehen, gibt es leider immer wieder SEGELFLUGVERHINDERER, als ob noch nicht jeder Flieger genug eigene Probleme hätte. Neidische und diktatorische Vorstände, übertriebene Flugplatzbeiträge und Startgebühren, Wettbewerbe, wo man die elementarsten Flugregeln nicht einhält, neue Flugzeuge und Anhänger, die voller Mängel ausgeliefert

werden, einen "Aftersales-Service", der nur auf dem Papier steht, aber tatsächlich nicht vorhanden ist und leider ein paar LTB's wie Garagen, die die Arbeit nicht sauber erledigen.

Mit freundlichen Grüßen,
Peter Teunisse, E.T.