

The background of the slide is an aerial photograph of a rugged, snow-covered mountain range. In the upper left corner, the white wing and red-tipped tail of an aircraft are visible, suggesting the viewer's perspective is from a plane. The sky is filled with large, white, puffy clouds against a clear blue background. The mountains below are covered in patches of snow and dark rock, with a prominent, sharp peak in the center-right.

Pilotenbriefing 2014

Input Flight Safety Officer

Flight Safety Officer SG Bern

Rückblick auf die Saison 2013

Rückblick 2013

Positiv

- Keine schweren Zwischenfälle in der SG Bern
- Unsere Sicherheitskultur wird laufend besser
- Danke für Euer Engagement!

Negativ

- Zwei Piloten kommen bei Flugunfällen ums Leben.
- Strömungsabrisse sind zunehmend Grund für Unfälle, auch Vorfälle mit Eigenstartern.
- Ernsthafte Luftraumverletzungen (auch in der SG Bern!)

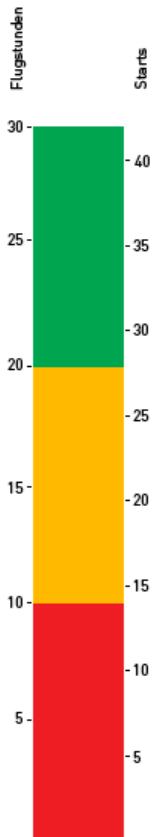
Lasst uns konsequent weiter an unserer Sicherheitskultur arbeiten!



Saison 2014: Wichtige Punkte

Every year the same procedure!

Trainingsstand!



- **Roter Bereich:**
- die ersten Starts nach einer längeren Pause nur mit vertrauten Mustern und bei unkritischen Wetterlagen durchführen
- falls der letzte Start mehr als drei Monate zurück liegt, ist Training mit einem Fluglehrer der beste Weg zu einem guten Übungsstand

innerhalb der letzten 6 Monate

Mentale Vorbereitung!

Checkliste Segelflug



Vorflugkontrollen

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Vorflugkontrollen | Durchgeführt |
| Heckballast / Trimmgewichte | Nach Bedarf |
| Heckkuller | Entfernt |

Vor dem Start

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Anschnallgurten | Fest |
| Capot vorn und hinten | Zu und verriegelt |
| Funk | Frequenz überprüft |
| Flugüberwachungsinstrumente | überprüft |
| Trimmung | Startstellung |
| Bremsklappen | Ein, verriegelt |
| Wölklappen / Landeklappen | Startstellung |
| Steuer | Frei |

Departure Briefing

| | |
|----------------|---------------------------|
| Schleppauftrag | Erteilt |
| Schleppseil | Richtige Klinke verwenden |
| Anflugraum | Frei |
| Flügel | Auf |
| Bereit | Meldung |

Im Steigflug

| | |
|------------------------|--------------|
| Schleppgeschwindigkeit | Kontrolliert |
| Sicherheitshöhe | Erreicht |

Ausklinken

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Gleitfluglage | Erstellt, ausgetrimmt |
| Fahrwerk | Ein |
| Flughöhe / Position | ... M / AMSL |

Approach Briefing

Vor dem Anflug

| | |
|---------------------------|----------------------|
| Fahrwerk | Aus und verriegelt |
| Wölklappen / Landeklappen | Gesetzt, nach Bedarf |
| Anfluggeschwindigkeit | Kontrolliert |
| Bremsklappen | Bremsbereit |

Im Endanflug

| | |
|---------------------------|---------------------|
| Wölklappen / Landeklappen | Gesetzt nach Bedarf |
| Anfluggeschwindigkeit | Kontrolliert |

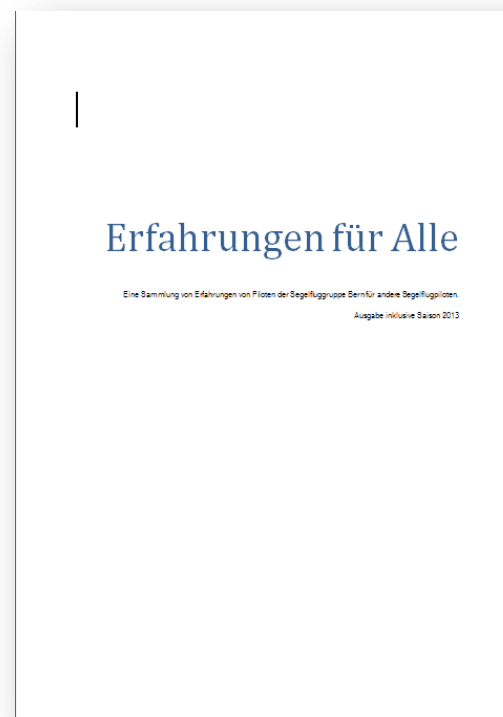
Nach der Landung

| | |
|---------------------------|------------------------|
| Funk | 121,5 MHz kontrolliert |
| Wölklappen / Landeklappen | Gesetzt, nach Bedarf |

- Departure- und Approach Briefings sind mentale Vorbereitungen in wichtigen Phasen des Fluges.

EFA: Erfahrungen für Alle

- Erneut wurden einige wertvolle Erfahrungen geteilt – Danke!
- Jeder Fall wurde geprüft, ob möglicherweise weitergehende Sicherheitsverbesserungen notwendig sind.
- Ich empfehle den Sammelbericht zur Vorbereitung der Saison 2014
- Teilt Eure Erfahrungen weiterhin – sie sind sehr, sehr wertvoll!

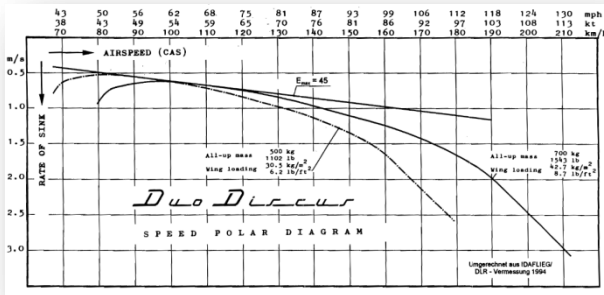


1 Meldung schreiben 20 Minuten. 1 Bericht verfassen: 1 Abend.
1 verhinderter Unfall: **Unbezahlbar**



Strömungsabrisse müssen nicht sein!

- Einige Unfälle der letzten beiden Jahre sind auf Strömungsabrisse zu Nahe am Gelände zurückzuführen.



- Die Polare der meisten modernen Flugzeuge verläuft zwischen 95 km/h und 120 km/h recht flach (Zunahme ca. 20cm!)
 - Langsames fliegen bringt keinen Vorteil, sondern birgt tödliche Gefahr!
- Neue DG-Flugzeuge haben Stall-Warner eingebaut. Alle anderen können auf den Seitenfaden zurückgreifen: [Video DG-808C / Seitenfaden](#)

Immer genügend Geschwindigkeitsreserve!
Besondere Aufmerksamkeit bei Landeanflug und Gebirgsflug!



Alarmorganisation: Persönliche Vorbereitung auf den Worst Case



- Kontrolle ELT: Immer vor Start!
- SPOT wird empfohlen als Ergänzung; ggf. mit Tracking-Abo und (öffentlichem) Link
- „Posi“ Meldungen am Funk
- Organisierter Betrieb: Verantwortung bei FluDiLei
- Selber organisiert: Der Pilot informiert andere Personen über seine Absichten und geplante Rückkehr

DAS optimalste System gibt es (noch) nicht. Jeder Pilot muss seine Alarmorganisation auf seine Bedarfe zusammenstellen.



In den Lufträumen haben wir keine Toleranz. Wir müssen diese strikt einhalten.

Fakt

- Im August 2012 kann ein Swiss A340 im Anflug auf Zürich nur knapp einem Segelflugzeug ausweichen. Die Untersuchung dauert an.
- Im Mai 2013 fliegt ein Gleitschirmpilot durch die TMA Zürich 6. Innerhalb Minuten hat er vier nahe Begegnungen mit Linienflugzeugen.
- Auch Mitglieder der SG Bern verursachten 2013 bewusst oder unbewusst Luftraumverletzungen.

Forderung

- Es gibt hier keinen Spielraum!
- Höhere Toleranzen werden zu unseren Ungunsten eingeführt; wer absichtlich Lufträume missachtet, handelt gefährlich und unkameradschaftlich!
- Falsch abgebogen? Umgehend mit der zuständigen Luftverkehrsstelle Kontakt aufnehmen und sich rausleiten lassen!

An aerial photograph showing a large, turquoise lake in the center, surrounded by green fields and forests. In the foreground, the white wing and tail of an airplane are visible, flying over the landscape. The sky is blue with scattered white clouds. A semi-transparent white box with a dark blue border contains the main text.

**Ich wünsche allen eine sichere und
unfallfreie Saison 2014!**

Flight Safety Officer SG Bern