

Checkliste für Alpeinweisungen ab Münster

Anwendung

Die folgende Checkliste ist als Hilfsmittel gedacht. Alpeinweisungen sind in enger Zusammenarbeit mit dem Kandidaten oder der Kandidatin (im weiteren nur männliche Form) vorzubereiten und müssen auch im Flug situativ angepasst werden. Keinesfalls darf die Qualität einer Alpeinweisung alleine nur an der Erfüllung der aufgelisteten Punkte gemessen werden.

Ziele der Alpeinweisung

Nach der Alpeinweisung müssen der Kandidat und der Fluglehrer von der Unbedenklichkeit von Alleinflügen in den Alpen überzeugt sein. Dies heisst insbesondere:

- Der Kandidat verhält sich gegenüber den Besonderheiten der Region und den Gefahren des Alpengelbflugs situationsgerecht richtig.
- der Kandidat kennt die Flugtechniken und Sicherheitsmassnahmen des Alpengelbfluges und wendet diese sinnvoll an.
- Der Kandidat kann seine Fähigkeiten richtig beurteilen.

Aufbau und Methoden der Alpeinweisung

Die Alpeinweisung besteht aus einer theoretischen Vorbereitung vor dem Flug, einem oder mehreren Flügen im relevanten Gelände und einem Debriefing.

Die Alpeinweisung ist als Schulungs- und Beurteilungsflug konzipiert. Der Fluglehrer führt den Kandidaten in die entsprechenden Regionen, demonstriert die speziellen Manöver und lässt dem Kandidaten genügend Zeit und Möglichkeiten, diese zu üben und sein Können unter Beweis zu stellen. Beim Debriefing beurteilen beide die Zielerreichung. Idealerweise baut der Fluglehrer auch die nötige Vertrauensbasis für eine weitere Betreuung auf.

Beurteilen der Zielerreichung und Entscheidungsfindung

Erfüllt der Kandidat die Zielsetzungen, erfolgt eine Eintragung ins Flugbuch und die Freigabe beim Flugplatzchef. Bei Piloten, welche die Ziele nicht vollumfänglich erfüllen, legt der Fluglehrer die weiteren notwendigen Bedingungen fest, bevor dieser frei gegeben wird. In kritischen Fällen orientiert er den Flugplatzchef resp. den Lagerfluglehrer. Es ist darauf zu achten, dass bei schwachen Piloten die Alpeinweisung nicht zur Nachhilfe - Grundschulung ausartet. In solchen Fällen ist die Alpeinweisung nach zwei bis drei Flügen abzubrechen.

Verantwortung des Fluglehrers

Grundsätzlich sind alle Kandidaten im Besitze eines Segelflugausweises und dürfen normale Segelflugzeuge fliegen. Die theoretischen Kenntnisse können vorausgesetzt werden. Der Flugplatzchef darf jedoch nur Piloten ab dem Flugplatz starten lassen, die nachweisen können, dass sie das nötige fliegerische Können mitbringen und mit den Spezialitäten des Platzes und der Region zurecht kommen. Der Fluglehrer ist somit verantwortlich dafür, dass diese Spezialitäten (siehe auch Vademecum) vermittelt werden und dass der Kandidat mit den Gegebenheiten des Alpengelbfluges konfrontiert wird. Ist der Fluglehrer von der Unbedenklichkeit von Alleinflügen des Piloten nicht überzeugt, so muss er den Flugplatzchef darüber informieren. Ist der Kandidat mit der Beurteilung des Fluglehrers nicht einverstanden, kann der Flugplatzchef eine Zweitmeinung z.B. vom Lagerfluglehrer oder einem anderen Fluglehrer einholen, i.a. natürlich verbunden mit entsprechenden Wiederholungsflügen.

Inhalt

1. Vorbereitungen vor dem Flug
2. Platz- und Alpeinweisung
3. Debriefing

Literatur 1: *Merkblatt über sicheres Alpengelbfiegen, Rudolf Stüssi, 1987, AeCS/EDMZ Form 803.631d*

1. Mündliche Vorbereitungen vor dem Flug

1.1 Platzeinweisung

Punkt	Achtung - Vorsicht	Hinweise
Piste	<ul style="list-style-type: none"> gemeinsame Start- und Landepiste Neigung der Piste, Achtung bei Rückenwindlandungen talabwärts 	<ul style="list-style-type: none"> Funkverkehr beachten bei Windstille schwere Flugzeuge talabwärts starten
Notlandemöglichkeiten bei Seilriss	<ul style="list-style-type: none"> nur schwierige Felder talabwärts Bahnlinie talaufwärts 	<ul style="list-style-type: none"> rekognoszieren vor Reckingen Landemöglichkeit in Ulrichen
Schleppen	<ul style="list-style-type: none"> enge Schleppkurve vor Reckingen sehr bockige Schlepps Schleppflugzeug nicht in den Hang steuern 	<ul style="list-style-type: none"> Vier verschiedene Schleppaufträge eher tief schleppen, Schleppflugzeug nicht aufhängen eher hangwärts schleppen
Klinken	<ul style="list-style-type: none"> nicht hochziehen oder ausscheren 	<ul style="list-style-type: none"> Abmelden mit der Schlepper-Immatrikulation: "Danke Romeo-Mike"
Abkreisraum	<ul style="list-style-type: none"> am Abend schwierige Sichtverhältnisse: Hell-Dunkel rasche Windwechsel möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Meldung am Funk: Immatr. u. Höhe der Unterste kreist speditiv ab Windsäcke beachten
Downwind	<ul style="list-style-type: none"> Direktanflüge der Schleppmaschinen beachten Schuttkegel von Münster 	<ul style="list-style-type: none"> melden am Funk Nicht zu früh eindrehen über dem Schuttkegel von Münster- besonders bei Rückenwindanflug
Endanflug	<ul style="list-style-type: none"> starke Abwinde und Turbulenzen über den Büschen! bei Querwind (z.B. Gewitteranflug) sehr grosse Turbulenzen 	<ul style="list-style-type: none"> Hoher Endanflug - bei starkem Gegenwind, V-Reserve
Landung	<ul style="list-style-type: none"> Kinderspielplatz beachten Schächte neben der Piste Bodensicht unbedingt erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> Landung Hartbelag, nur ausnahmsweise Gras nicht nördlich der Piste rollen

1.2. Alpeneinweisung

Punkt	Achtung - Vorsicht	Hinweise
Hangflugregeln	<ul style="list-style-type: none"> kein Horizont am Hang 	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnisse überprüfen
Ausweichregeln	<ul style="list-style-type: none"> im Flug fehlt oft die Bedenkzeit 	<ul style="list-style-type: none"> Situationsvorwegnahme empfehlen
Geländemulden	<ul style="list-style-type: none"> Achtung Windverhältnisse 	<ul style="list-style-type: none"> siehe Lit. 1
Passquerungen	<ul style="list-style-type: none"> Achtung Lee 	<ul style="list-style-type: none"> Anflug seitlich
Wetter beobachten	<ul style="list-style-type: none"> Kenntnis der Windrichtung auf verschiedenen Höhen ist lebenswichtig Überraschende Wetterumschläge wegen eingeschränkter Fernsicht Bei Gewittern Böen, rasche Windwechsel, Einschliessgefahr 	<ul style="list-style-type: none"> Meteo am Briefing verfolgen Wetterentwicklung dauernd verfolgen und Absteigzeiten abschätzen
Windsysteme	<ul style="list-style-type: none"> Berg / Talwindsysteme beachten 	<ul style="list-style-type: none"> auch Einfluss von Nebentäler beachten
Der Pilot	<ul style="list-style-type: none"> Ermüdung Sauerstoff ab 4000..4500 m Flüssigkeitsverlust, Nahrung Leistungsdruck 	<ul style="list-style-type: none"> nur ausgeruht, der Leistungsfähigkeit angepasst fliegen O2-Anlage gut vorbereiten und kennen, bei längerer Flugdauer über 3500 m von Zeit zu Zeit etwas Sauerstoff einatmen genügend trinken und essen ! sich nie von Kollegen unter Druck setzen lassen!

1.3. Rundgang durch C-Büro

Karten	<ul style="list-style-type: none"> Luftraumkarte - Anflugsektor Sion / Hinderniskarte /Aussenlandekarte
Verhaltensregeln	<ul style="list-style-type: none"> Verhalten gegenüber Deltas und Schirmen
Betreuung	<ul style="list-style-type: none"> Empfehlungen für Piloten unter 50 h Segelflugerfahrung
Alpenstreckenflug	<ul style="list-style-type: none"> Empfehlungen für den Einstieg in den Alpensegelflug

1.4. Unterlagen des Piloten

	<ul style="list-style-type: none"> Karten mit Abstechdistanzen und Aussenlandefeldern vorlegen lassen
--	--

2. Platz- und Alpeinweisung im Flug

2. 1. Platzeinweisung

Die Platzeinweisung erfolgt hauptsächlich mündlich. Im Flug zeigt der Fluglehrer die Sicht von oben und gewinnt nebenbei einen Eindruck über die Fähigkeiten des Piloten. Falls der Pilot schlecht fliegt, sind max. zwei weitere Checkflüge zu absolvieren. Keine Schulung !

2. 2. Alpeinweisung

Bei der Alpeinweisung sind alle spezifischen Manöver vorzuführen und so lange vom Kandidaten nachzufiegen bis sowohl der Kandidat wie auch der Fluglehrer den Eindruck der Sicherheit bekommen. In gewisser Hinsicht ist dies eine echte Schulung:

Flugtaktik	Überprüfen	Hinweise
Hangacht (wichtigste Übung)	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitshaltung • Distanz zum Hang • Luftraumbeobachtung • Ausweichregeln 	<ul style="list-style-type: none"> • auch viel zu schnelles Fliegen bedeutet Unsicherheit! • genügend lange praktizieren • Fragen: "Wer muss ausweichen, wenn jetzt einer entgegen kommt?"
Kreisen am Hang	<ul style="list-style-type: none"> • nicht gegen den Hang versetzen lassen • bei jedem Kreis Sicherheitsabstand neu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> • nur ohne weiteren Verkehr gestattet • vorführen, aber davon abraten ! • niemals im Lee praktizieren!
Kreisen über der Krete	<ul style="list-style-type: none"> • Übergang vom Hangacht zum Kreisflug 	<ul style="list-style-type: none"> • Distanzen schätzen lassen (150m)
Einflug in Seitental	<ul style="list-style-type: none"> • rechtzeitiger Umkehrentscheid 	<ul style="list-style-type: none"> • einfliegen lassen bis zum Umkehrentscheid
Überfliegen von Geländevorsprüngen	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitshöhe zum Überfliegen von flacheren Geländevorsprüngen (Alpen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Abwinde und Rotoren über diesen Geländevorsprüngen hinweisen
Passieren von Lücken	<ul style="list-style-type: none"> • Anflugrichtung - von der Seite • Reservehöhe und Luftraumüberwachung 	<ul style="list-style-type: none"> • auf Abwindproblematik hinweisen • die Geographie nach der Querung muss bekannt sein
Koordination mit anderen Flugzeugen	<ul style="list-style-type: none"> • Einflug zu anderen Flugzeugen am Hang überprüfen • Luftraumbeobachtung • Distanz zu Segelflugzeugen, Deltas und Gleitschirmen 	<ul style="list-style-type: none"> • den Piloten bewusst zu anderen Flugzeugen hinleiten
Entfernung vom Platz	<ul style="list-style-type: none"> • der Platz muss immer sicher erreichbar sein • Berücksichtigung des Windes und der Abwindverhältnisse 	<ul style="list-style-type: none"> • den Piloten von Zeit zu Zeit befragen, wie tief er gehen würde, bevor er zum Platz zurückfliegt.
Optimales Steigen	<ul style="list-style-type: none"> • wie lege ich eine 8 in das beste Steigen? • Berücksichtigung des Windes und der Abwindverhältnisse 	
Aussenlandemöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • kleines Feld in kleinen Umgebungsfeldern, erscheint zu gross • freierAnflug, Neigung des Geländes beachten 	<ul style="list-style-type: none"> • Landefelder rekognoszieren • Anflug auf ansteigendes Gelände mit viel Überfahrt.

3. Debriefing und Planung des ersten Fluges

3. 1. Debriefing

Nach erfolgtem Flug führen der Kandidat und der Fluglehrer eine präzise Analyse durch. Dabei müssen beide von der nötigen Sicherheit des Kandidaten überzeugt sein. Andernfalls ist der Flug, oder Teile davon, mit präzisiertem Auftrag zu wiederholen. Keinesfalls dürfen äussere Gegebenheiten wie die weitere Präsenz des Fluglehrers, das Wetter oder die zeitlichen Möglichkeiten des Kandidaten, den Entscheid beeinflussen.

Das Resultat der Besprechung muss dem Flugplatzchef mitgeteilt werden. Es gibt nur folgende Resultate:

- | | |
|---|---|
| 1. Bedingungslose Freigabe | 3. Wiederholung der Alpeinweisung oder Teilen davon |
| 2. Freigabe mit Auflagen in Bezug auf Überwachung | 4. Keine Freigabe |

3. 2. Planung des ersten Fluges

Flugtaktik	Anweisung	Begründung
Schlepp	<ul style="list-style-type: none"> • genügend hoch über die Krete schleppen 	<ul style="list-style-type: none"> • unnötigen Stress vermeiden
Flugdauer	<ul style="list-style-type: none"> • erster Flug nicht über 3 Stunden 	<ul style="list-style-type: none"> • Ermüdung berücksichtigen