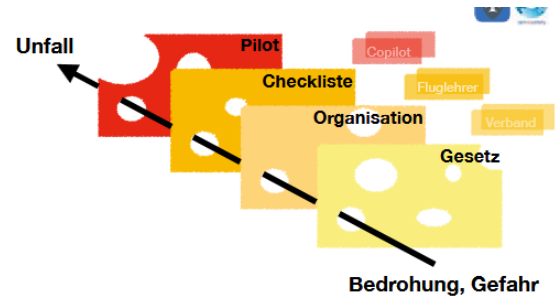


# Wofür Checklisten?

Wir alle sind Menschen. Und egal wie jung oder alt, erfahren oder unerfahren, entspannt oder gestresst wir sind, wir alle können Dinge vergessen, übersehen oder nicht beachten. Checklisten dienen der strukturierten Abarbeitung, der Überprüfung des eigenen Handelns und des „Herausforderns“ der eigenen Erwartungen und Vorbereitungen. Und genau so werden Checklisten auch gelesen: Als Herausforderung an einen selbst:



## **BREMSKLAPPEN .....VERRIEGELT**

So steht links immer die „Herausforderung“, in diesem Falle „Bremsklappen“. Die Liste fordert den Piloten also heraus, ob die Bremsklappen überprüft, eingefahren und ordentlich verriegelt sind. Kann der Pilot diese Herausforderung meistern, steht die Antwort auf der rechten Seite: „Verriegelt“.

Dabei werden Checklisten immer laut vorgelesen – auch wenn man allein im Cockpit ist. Wir machen uns dabei einen Trick des Gehirns zu Nutze: Wenn wir uns selbst beim Reden zuhören, können wir Fehler besser feststellen. Das kann man schnell selbst überprüfen: Wenn wir ein Lied im Radio hören, können wir den Text im Kopf meist mitsingen. Wollen wir nun laut mitsingen, merken wir, dass wir gar nicht so textsicher sind wie gedacht.

## **BEI STARTABBRUCH ..... \_\_\_\_\_**

Sollte in der Checkliste eine Herausforderung ohne konkrete Antwort stehen, ist hier immer eine individuelle Beantwortung, in diesem Fall das Briefing für das Verhalten bei einer Startunterbrechung gefordert. Auch hier wird sich selbst laut erklärt, wie der Pilot sich bei einem Startabbruch verhalten soll. Durch dieses „Priming“ können die Bewegungsabläufe bei z.B. einem Seilriss unterbewusst durchgeführt werden und wir müssen uns nicht erst in der Schrecksekunde eine Lösung ausdenken.

**Wichtig:** Es ist ein Fehler zu glauben, Checklisten könne/müsse man auswendig lernen und dann aus dem Kopf abarbeiten. Diese Vorgehensweise entspricht nicht dem Grundgedanken, Prinzipien und Vorteilen einer Checkliste.

## Punkte der Checkliste am Beispiel ASK21

### VOR DEM START

#### **SPORNKULLER ..... ENTFERNT**

Es muss überprüft werden, ob das Spornkuller entfernt worden ist. Im Zweifelsfall eine außenstehende Person um Überprüfung bitten.

#### **ZULADUNG ..... ÜBERPRÜFT**

Es muss überprüft werden, ob die Zuladung im Cockpit und der Schwerpunkt innerhalb der Betriebsgrenzen liegt, ob also zusätzlich benötigtes Blei verbaut worden ist bzw. das Gewicht des Piloten nicht zu gering oder zu hoch ist.

#### **SITZPOSITION ..... KORREKT**

#### **ANSCHNALLGURTE ..... ANGELEGT**

#### **FALLSCHIRM ..... ANGELEGT**

#### **REISSLEINE VERBUNDEN**

Es ist zu überprüfen, ob alle Bedienelemente und die Ruder im vollen Umfang erreichbar sind, die Anschnallgurte komplett angelegt und fest angezogen sind, ob der Fallschirm mit allen Gurten korrekt angelegt ist, ob die Bedienung des Fallschirms bekannt ist (Griff an die Handauslösung) und ob bei Automatik-Schirmen die Reißleine verbunden ist.

#### **BREMSKLAPPEN ..... VERRIEGELT**

Die Bremsklappen müssen funktionstüchtig, beidseitig vollständig eingefahren und hörbar verriegelt sein.

#### **HÖHENMESSER ..... EINGESTELLT**

#### **FUNK ..... EINGESTELLT**

#### **TRANSPONDER & FLARM ..... EINGESTELLT**

Der Höhenmesser muss richtig eingestellt sein (in der Regel QNH, also Platzhöhe über MSL).

Der Funk muss eingeschaltet, auf der richtigen Frequenz und in angemessener Lautstärke sein.

Das Schwanenhalsmikrofon muss zum Mund ausgerichtet sein.

Der Transponder muss eingeschaltet und auf Altitude eingestellt sein, der richtige Code muss eingestellt sein. Das FLARM muss eingeschaltet und betriebsbereit sein.

#### **RUDER ..... FREIGÄNGIG**

#### **TRIMMUNG ..... STARTSTELLUNG**

Alle Ruder müssen im vollen Bewegungsbereich freigängig sein.

Die Trimmung muss für den Start gemäß der im Flug- und Betriebshandbuch empfohlenen Stellung eingestellt sein, in der Regel beim Windenstart leicht kopflastig.

#### **SCHLEPPSTRECKE & LUFTRAUM ..... FREI**

#### **WINDVERHÄLTNISSE ..... ÜBERPRÜFT**

Die Schleppstrecke am Boden und der Luftraum im und um den Ausklinkraum müssen frei von Hindernissen oder anderen Flugzeugen sein und es darf sich kein Flugzeug im Endanflug befinden.

Die Windverhältnisse sind zu überprüfen, auch ob eventuell vorgehalten werden muss.

## **BEI STARTABBRUCH** .....

Hier muss das Verhalten bei einem Startabbruch durchgegangen werden.

Die Rahmenbedingungen und grundsätzliche Entscheidungen sollen schon am Boden in diesem Briefing getroffen werden. So z.B. in welche Richtung abhängig vom Wind eine Umkehrkurve oder eine verkürzte Platzrunde geflogen wird, wo Außenlandemöglichkeiten sind, was bei besonders starkem Wind oder einem besonders schweren Flugzeug zu erwarten ist.

## **HAUBE** ..... **VERRIEGELT**

## **HAUBENNOTABWURF** ..... **ERREICHBAR**

Die vordere und hintere Haube muss fest verschlossen und verriegelt sein, das Notsichtfenster je nach Bedarf nach Möglichkeit geschlossen.

Der Haubennotabwurf muss erreichbar und das Verfahren bekannt sein. Hier soll das gesamte Notabwurfverfahren angedeutet und durchgesprochen werden:

**1. Haubennotabwurf                      2. Anschnallgurte lösen                      3. Absprung                      4. Fallschirm öffnen**

**„Notausstieg - Notausstieg – Notausstieg                      -                      Haube ab - Gurte auf – Raus“**

# **VOR DER LANDUNG**

Die Checkliste „VOR DER LANDUNG“ soll normalerweise vor Melden des Gegenanfluges, also vor Beginn des Landeanfluges abgearbeitet worden sein, um in der Platzrunde die volle Aufmerksamkeit des Piloten zu gewährleisten.

## **ANSCHNALLGURTE** ..... **NACHGEZOGEN**

Die Anschnallgurte sollen kontrolliert und ggf. nachgezogen werden. Außerdem müssen lose Gegenstände im Cockpit gesichert werden. Dieser Punkt ist insbesondere nach längeren Flügen wichtig.

## **ANFLUGGESCHWINDIGKEIT** .....

Hier soll von dem Piloten unter Beachtung des Windes und des Landefeldes eine geeignete Anfluggeschwindigkeit festgelegt werden.

## **FAHRWERK** ..... **FEST**

Es gibt Segelflugzeuge mit Einziehfahrwerk. Dort wird überprüft, ob das Fahrwerk ausgefahren und verriegelt ist. Die ASK21 hat ein festes, nicht einziehbares Fahrwerk. Damit die Checkliste „VOR DER LANDUNG“ aber für alle Segelflugzeuge ähnlich ist, wird hier das Fahrwerk mit „Fest“ beantwortet.

## **FLUGHÖHE & WIND** .....

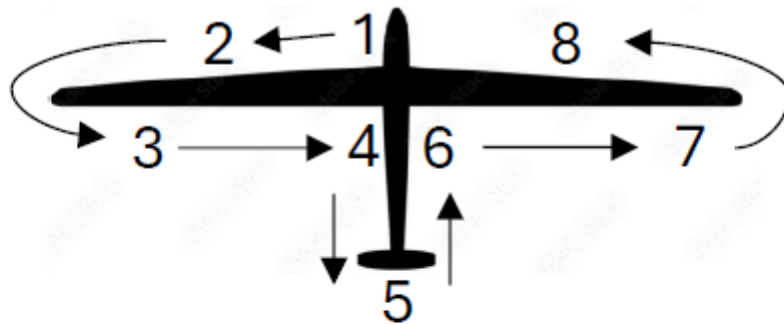
Die Flughöhe soll sowohl im Höhenmesser als auch optisch über Grund kontrolliert und die Landeeinteilung entsprechend angepasst werden.

Der Wind am Landefeld soll auf Stärke und Richtung überprüft werden und die Landeeinteilung entsprechend angepasst werden.

## **ENDANFLUG & LANDEBAHN** ..... **FREI**

Es wird überprüft, ob die Landebahn und der Anflug frei von Verkehr oder Hindernissen sind. Gegebenenfalls muss die Landeeinteilung angepasst, ausgewichen oder eine andere Landestelle gesucht werden.

Auf der Rückseite der Checkliste befindet sich ein Merkzettel zur täglichen Kontrolle des Flugzeugs. Maßgeblich für die korrekte Kontrolle ist weiterhin das Flug- und Betriebshandbuch, diese Rückseite bietet jedoch stichpunktartig eine Kontrollhilfe.



### **Bei allen Punkten auf Beschädigungen prüfen!**

1. Hauptbolzensicherung, Batterien, Fremdkörper, Gurte, Staudruck, Reifen, Bremse, Schleppkupplung, Bordpapiere
2. BK: Ruderprobe, Fremdkörper, korrektes Schließen
3. QR: Ruderprobe, Freigängigkeit, Spiel, Anschluss
4. Ruderanschlüsse, Querkraftbolzen, Statikdruckabnahme
5. HR und SR: Ruderprobe, Anschluss, Leitwerk: Sicherungsschraube, Spornrad
6. Statikdruckabnahme, TEK-Düse, Querkraftbolzen
7. QR: Ruderprobe, Freigängigkeit, Spiel, Anschluss
8. BK: Ruderprobe, Fremdkörper, korrektes Schließen