



Warum fliegen?

**RISIKOMANAGEMENT +
ENTSCHEIDUNGSFINDUNG**

für schönes und sicheres Gleitschirmfliegen

Christian Lobensommer

Warum ein Seminar über Risikomanagement?



Steht passables Flugwetter vor der Tür häufen sich für Experten wie Einsteiger die Fragen: „Wird's ein guter Tag? Passen die Bedingungen? Wohin zum Fliegen?“. Am Startplatz wie in der Luft setzt sich das Spiel dann fort: „Worauf muss ich aufpassen? Welche Bereiche sind sicher, welche sollte ich meiden? Schätze ich die Bedingungen richtig ein?“

Nicht wenige Antworten musste ich mir, wie viele meiner Freunde und Kollegen auch, durch Trial-and-Error hart erarbeiten. Mit entsprechendem Wissen wären allerhand Fehler vermeidbar gewesen.

Zahlreiche Ereignisse und Begegnungen, auch in meinem persönlichem Umfeld, haben mich die letzten Jahre immer wieder darüber nachdenken lassen, wie man weniger erfahrenen Piloten einen soliden Überblick über die grundlegenden Faktoren des Gleitschirmfliegens verschaffen kann.

Entstanden ist daraus nun ein Konzept für Risikomanagement und Entscheidungsfindung. Es analysiert und bewertet die

Einflussgrößen des Gleitschirmfliegens. Risiken wie Chancen, die sich unmittelbar für unser eigenes Fliegen ergeben: „Wann ist für mich persönlich ein guter Flugtag? Welche Zutaten braucht es? Welche mag ich nicht?“

Mit der Frage nach dem „Warum fliegen?“ fordert das Konzept überlegte Entscheidungen von uns ein, denen verlässliches Wissen zugrunde liegen sollte. Neben diesem Grundwissen beinhaltet das Seminar eine strukturierte Methodik, um die Frage nach dem „go“ – für oder gegen das Starten oder (Weiter-)Fliegen – risikobewusst, eigenverantwortlich und fundiert beantworten zu können.

Naturgemäß dreht sich dabei einiges um den Verzicht – in erster Linie möchte ich mit dem Seminar aber das nötige Handwerkszeug vermitteln, um schöne und sichere Flüge selbständig planen und durchführen zu können.

Mehr darüber auf den folgenden Seiten...

Christa Johnson



DAS SEMINAR



Gleitschirmfliegen ist unabdingbar mit Gefahren und Risiken verschiedenster Art verbunden. Fliegen ohne sie kommt in der Praxis nicht vor. Als Instrument der Flugplanung und Flugdurchführung vermittelt das Seminar „Warum fliegen?“ fundamentales Grundwissen:

Einerseits um Risiken identifizieren, bewerten und bewusste Entscheidungen daraus ableiten zu können. Andererseits um Chancen erkennen und gewinnbringend für das eigene Fliegen nutzen zu können.

Im Mittelpunkt des Seminars stehen drei zentrale Fragen des Risikomanagements:

Was sind die Hauptgefahren meines Flugvorhabens?

Wo werden diese Gefahren zum Risiko?

Wie beeinflusse ich als Pilot das Risiko?

Die Inhalte des Seminars sind methodisch abgestimmt und bauen aufeinander auf: beginnend mit den elementaren Grundlagen, weiterführend zu Risikomanagement und Entscheidungsfindung und abschließend mit der Ziel- und Flugplanung.

INHALT UND ABLAUF – 6 Module

A. Grundlagen

Modul 1

**SUBJEKTIVER FAKTOR MENSCH
& SELBSTREFLEXION**

Modul 2

OBJEKTIVE FAKTOREN

B. Risikomanagement + Entscheidungsfindung

Modul 3

RISIKOMANAGEMENT

Modul 4

**ENTSCHEIDUNGSPROZESS
„WARUM FLIEGEN?“**

C. Flugplanung und -vorbereitung

Modul 5

ZIELPLANUNG

Modul 6

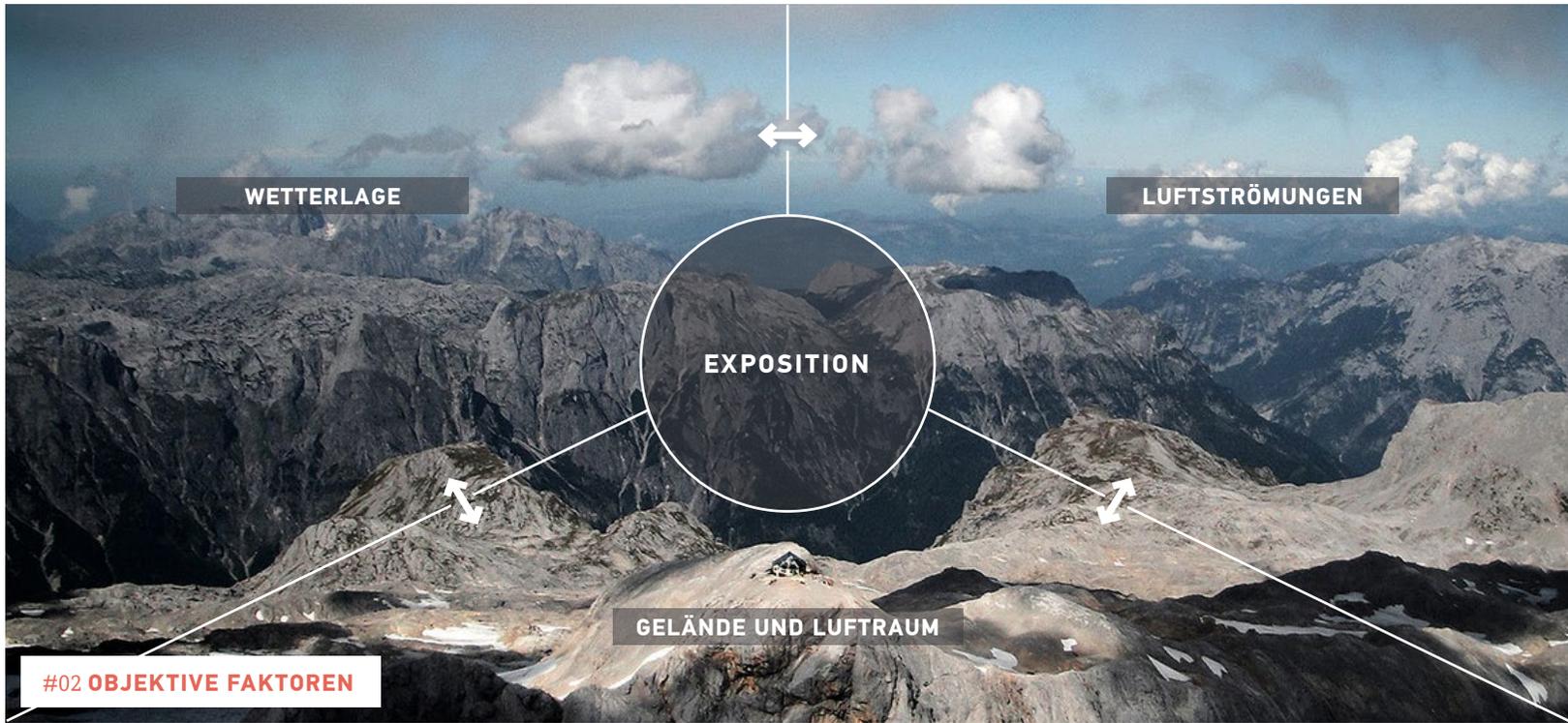
FLUGPLANUNG

DIE MODULE

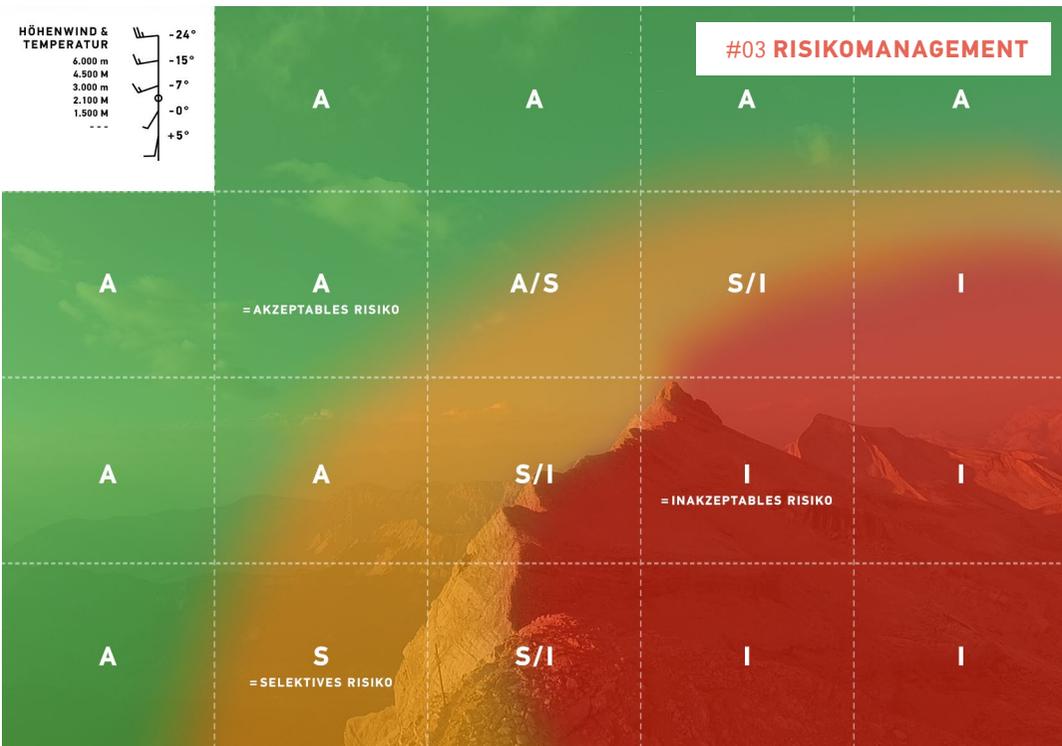
im Detail



#01 SUBJEKTIVE FAKTOREN



#02 OBJEKTIVE FAKTOREN

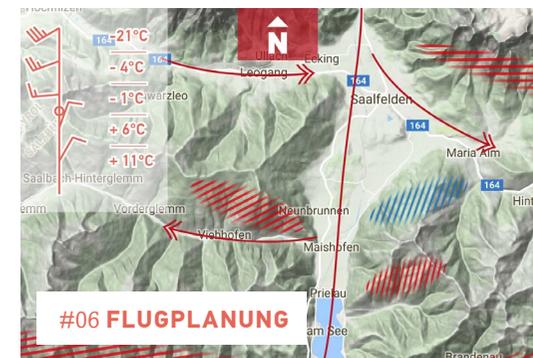


#04 ENTSCHEIDUNGSFINDUNG



S.M.A.R.T.

#05 ZIELPLANUNG





#1 SUBJEKTIVER FAKTOR MENSCH & SELBSTREFLEXION

Grundlagen-Modul

Unser Entscheidungsverhalten wird von zahlreichen subjektiven Faktoren beeinflusst – u.a. von unserer Selbsteinschätzung, unseren Emotionen und Erfahrungen, unseren ausübungsspezifischen Fertigkeiten, unserer Ausrüstung, unseren eigenen Zielsetzungen oder auch unserem persönlichen Risikoverhalten.

Zudem besitzt ein jeder Pilot andere **Stärken und Fähigkeiten**, ebenso aber auch **Schwächen und Fehler**.

Das erste Modul zeigt den Einfluss des Faktors Mensch auf das Gleitschirmfliegen auf. Im Sinne einer ehrlichen und gesunden Selbstreflexion lernen wir unser eigenes Denken und Handeln kritisch und methodisch zu hinterfragen: um einerseits die **menschlichen Fehler reduzieren**, andererseits unser **eigenes Potential besser ausschöpfen** zu können.



FAKTOR MENSCH

Unsere Sichtweise als Pilot und Allein-Entscheider ist von Natur aus subjektiv. Unser Handeln immer selbstverantwortlich. ↗

#2 OBJEKTIVE FAKTOREN

Grundlagen-Modul

Als „objektiv“ bezeichnen wir die vorgegebenen und von uns **unveränderbaren Faktoren**. Für die spätere Risikobewertung werden diese systematisch in **drei Kategorien** eingeteilt:

WETTERLAGE

Die Wetterlage ist ein Produkt vieler Einflussgrößen: im uns gefährlichen Grenzbereich ist der Übergang von fliegbaren zu kritischen Bedingungen oft unscharf. ↗

LUFTSTRÖMUNGEN

Thermik und Wind bewegen sich mehr als nur horizontal, vertikal, langsam oder schnell. Da sie bis auf wenige Ausnahmen unsichtbar bleiben, wird die Identifikation von Luftströmungen und die Lokalisierung von Turbulenzen zu einer komplexen Angelegenheit. ↗

GELÄNDE & LUFTRAUM

Flachland oder Gebirge, Luv oder Lee, freie oder unlandbare Zonen, hohe oder niedrige Frequentierung: vom Start bis zur Landung beeinflussen Form und Beschaffenheit von Gelände und Luftraum unser Denken und Handeln. →

Das **Erkennen und Verstehen der objektiven Faktoren** steht – als elementare Grundlage für das Risikomanagement – im Fokus des zweiten Moduls.



#3 RISIKOMANAGEMENT

Mit dem Wissen aus den vorangegangenen Modulen können die **zentralen Fragen des Risikomanagements** beantwortet werden:

Was sind die Hauptgefahren meines Flugvorhabens?

OBJEKTIVE RISIKOFAKTOREN

- Wie sind die Einzelfaktoren – Wetterlage, Luftströmungen, Gelände und Luftraum – zu bewerten?
- Wie die Wechselwirkungen zwischen den Faktoren?
- Gibt es typische Gefahrenmuster?

Beispiel: Typisches Alarmzeichen – starke Quellungen und vertikale Wolkenausdehnung innerhalb weniger Minuten. ↗

Wo werden diese zum Risiko?

EXPOSITION

- Befinden wir uns in sicherem Abstand oder in kritischer Nähe zu den Gefahrenquellen?
- Welche Gefahren begegnen uns in Geländenähe?

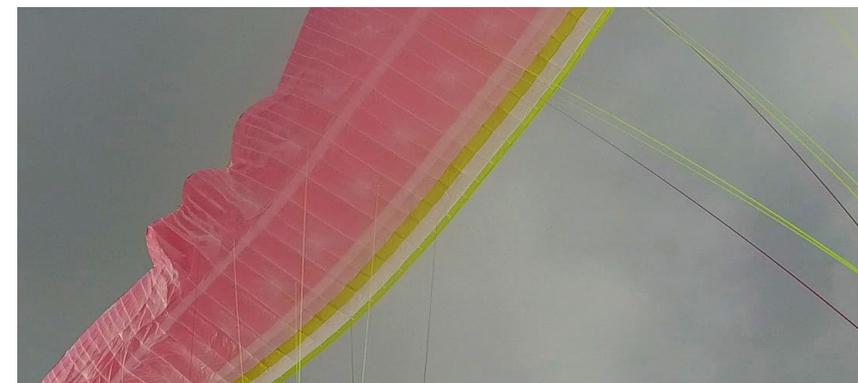
Beispiel: Fliegen in Geländenähe erfordert immer exakte Kenntnis der Gefahrenlage. Störungen können ernste Konsequenzen haben. ↗

Wie beeinflusse ich als Pilot das Risiko?

SUBJEKTIVER FAKTOR MENSCH

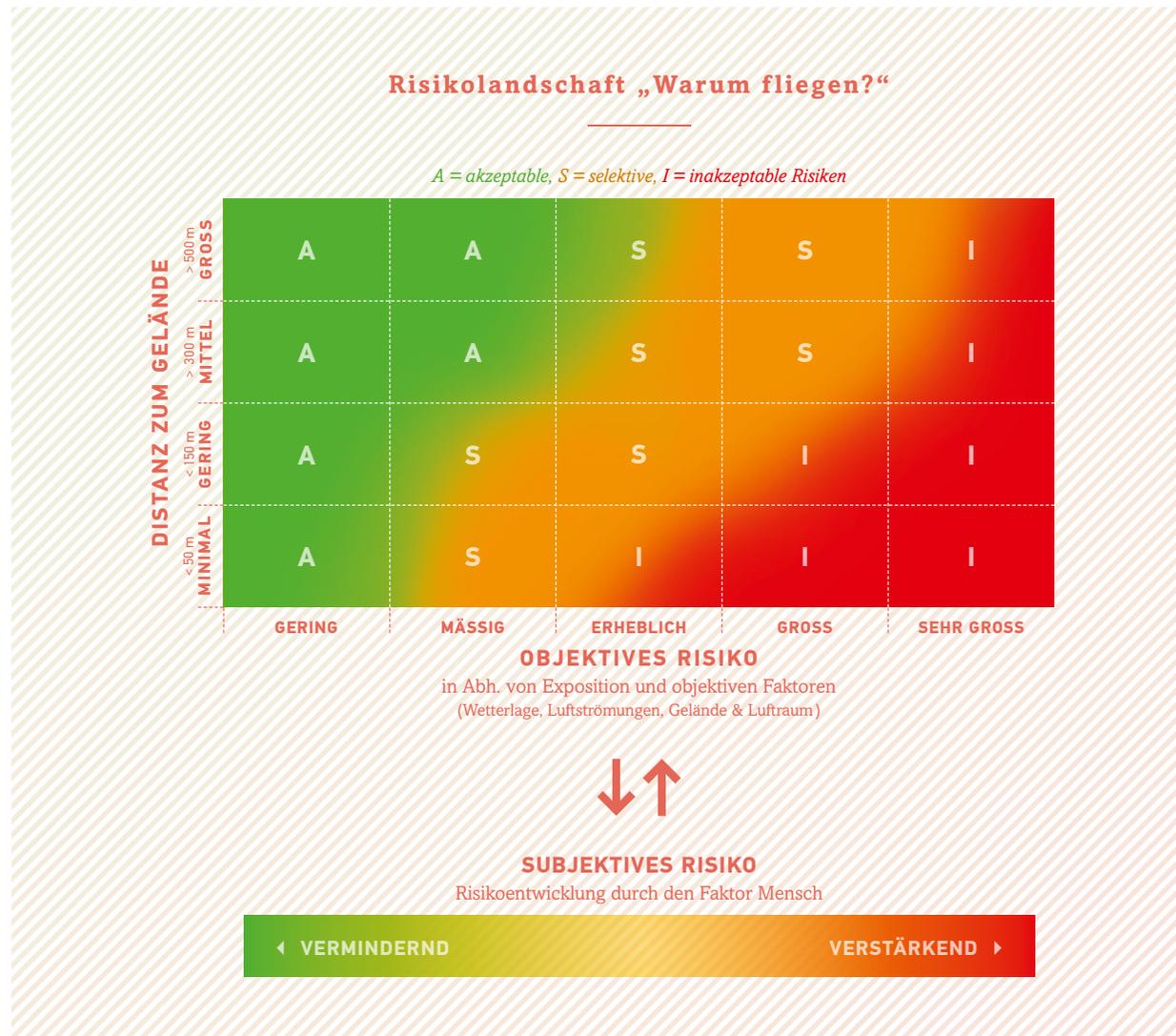
- Kann ich das objektive Risiko begründet reduzieren?
- Oder ist gar ein Risikoanstieg aufgrund meines Zutuns zu erwarten?

Beispiel: Schlampiges Leinensortieren – ein beispielhafter „human error“ für großes und völlig unnötiges Risiko. →





Die Risikolandschaft „Warum fliegen“ veranschaulicht das Gesamtrisiko. Zudem werden unsere positiven Handlungsoptionen und Chancen sichtbar – wichtige Informationen für den Entscheidungsprozess:



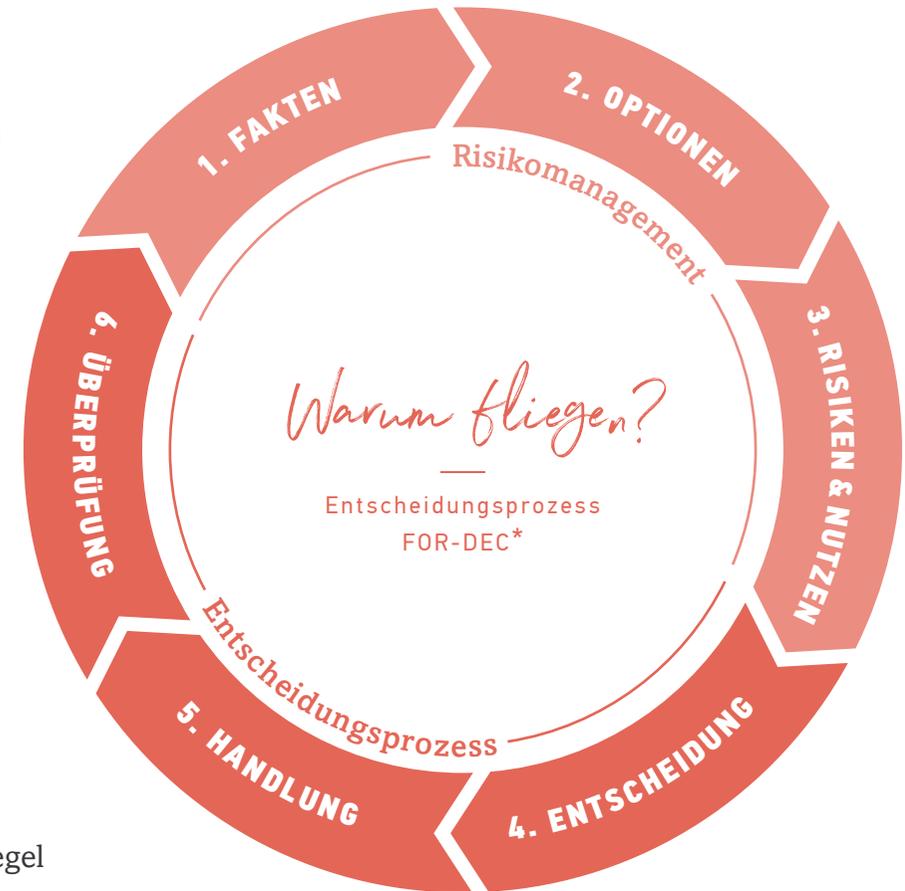
#4 ENTSCHEIDUNGSPROZESS

Das Risikomanagement schliesst die ersten drei Schritte des **FOR-DEC**-Prozesses ab:

1. **FACTS** Welche Situation liegt vor?
2. **OPTIONS** Welche Handlungsoptionen bieten sich an?
3. **RISKS & BENEFITS** Welche Risiken und Nutzen sind mit den jeweiligen Handlungsoptionen verbunden?
4. **DECISION** Welche Handlungsoption wird gewählt?
5. **EXECUTION** Ausführung der gewählten Handlungsoption.
6. **CHECK** Führt der eingeschlagene Weg zum gewünschten Ziel?

Mit der Risikobewertung eröffnen sich in der Regel mannigfaltige Handlungsoptionen: „*Starten? Weiterfliegen? Abbrechen? Wohin? Welche Linie?*“ etc.

Der Entscheidungsprozess vermittelt eine strukturierte Methodik, um die **Frage nach dem „go“** – für oder gegen das Starten oder (Weiter-)Fliegen – **risikobewusst, eigenverantwortlich und fundiert beantworten** zu können.



* Das FOR-DEC Modell stellt im deutschsprachigen Raum die aktuelle Lehrmeinung in Bezug auf Entscheidungsfindungsprozesse in der Luftfahrt dar.

#5 ZIELPLANUNG

Flugplanung und -vorbereitung

Egal ob man den Fokus auf **Genuss, Sicherheit oder Leistung** legt – man kann sich viel vornehmen und doch nichts davon erreichen. Die Gründe dafür können sehr unterschiedlich sein.

Für den Fortschritt entscheidend ist einerseits, dass man überhaupt Ziele hat, diese aber auch definiert und verfolgt: „**Ich weiß, was ich will!**“.

Andererseits müssen Ziele so gewählt sein, dass sie erreichbar, sprich realistisch sind.

Mit dem S.M.A.R.T.-Konzept wird eine einfache Methode vermittelt, wie ein jeder Pilot **verantwortliche und umsetzbare Ziele** einfach und schnell definieren kann.



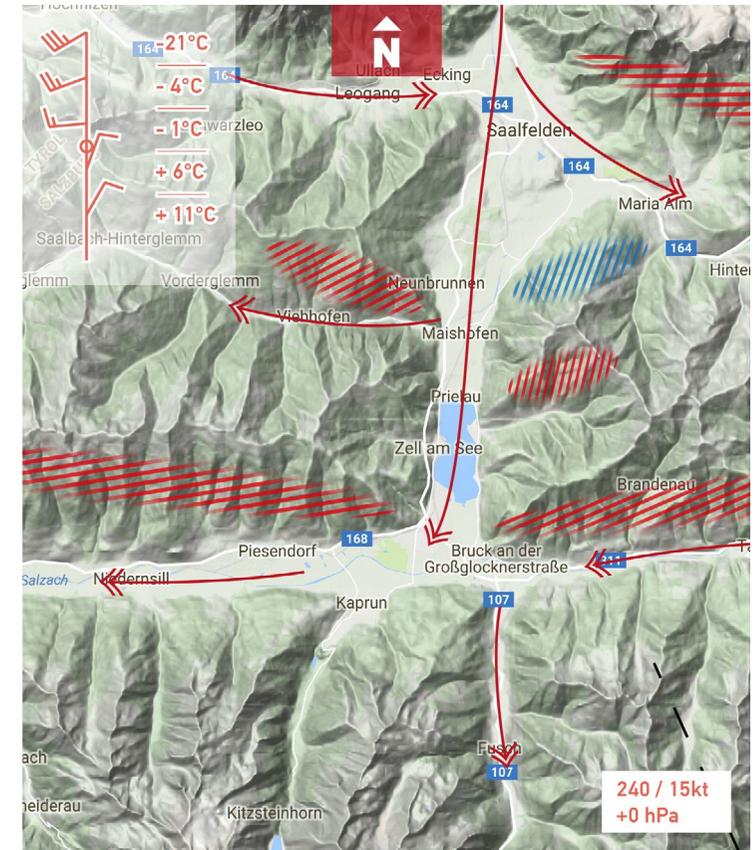
#6 FLUGPLANUNG

Flugplanung und -vorbereitung

Prognosedaten über Wetter-, Wind- und Thermikverhältnisse sowie Informationen zur Geländebeschaffenheit können heute weitestgehend über das Internet bezogen und für die Flugplanung bewertet werden.

Je nach Flugvorhaben können die im Vorfeld gewonnenen Informationen – angefangen von der Wahl des Startplatzes, dem etwaigen Startzeitpunkt, geländebedingten Schlüsselstellen bis hin zu taktischen Überlegungen und der Planung von Alternativen bei unvorhersehbaren Änderungen – entscheidend für die erfolgreiche Durchführung eines Flugvorhabens sein.

Das letzte Modul des Workshops vermittelt abschließend eine systematische Vorgehensweise zur **situationsgerechten Flugplanung** – im Sinne des **Risikomanagements und der Entscheidungsfindung vor dem Flug**.



Map data ©2017 GeoBasis-DE/BGK (©2009), Google, Christian Lobensommer

ZIELE & NUTZEN

des Seminars

01 **EIGENE FÄHIGKEITEN
UND GRENZEN EINSCHÄTZEN
LERNEN**

02 **SUBJEKTIVE & OBJEKTIVE
FAKTOREN VERSTEHEN
UND FESTIGEN**

03 **CHANCEN & RISIKEN
ERKENNEN UND RICHTIG
BEWERTEN**

04 **TRANSPARENT, BEWUSST
UND EIGENVERANTWORTLICH
ENTSCHEIDEN**

05 **PERSÖNLICH ERREICHBARE
ZIELE ENTWICKELN UND
VERFOLGEN**

06 **SITUATIONSGERECHTE
FLUGPLANUNG ANEIGNEN
UND DURCHFÜHREN**

REFERENT

Christian Lobensommer



PRIVAT

wohnhaft in Bad Reichenhall, Bayern

43 Jahre, verheiratet, 2 Kinder

selbständiger Berater bei
www.lobensommer-partner.de

Telefon +49 (0)171 148 33 28

eMail info@christian-lobensommer.de

Mehr Infos zum Seminar unter

www.christian-lobensommer.de

GLEITSCHIRMFLIEGEN

seit 2002, mit Vorliebe für
Strecken- und Biwakfliegen, Berggehen und Fliegen

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

- 7. Platz (2015/16, Standardklasse)
- 9. Platz (2014/15, Sportklasse)

NOVA Team Pilot

DHV lizenzierter Tandempilot

Vorträge

- Abenteuer Gleitschirm – lautlos durch die Alpen
- 2 Tage, 35° und 4.800 Meter – Mit dem Gleitschirm über den Alpenhauptkamm

Artikel

- 2 Tage, 35° und 4.800 Meter, DHV-info 203, S. 64-67
- Auf Gefahrensuche, DHV-info 205, S. 28-33
- Entscheidungskrise, DHV-info 207

ANMELDUNG

& Eckdaten

TEILNEHMER

minimal **8 Teilnehmer**, maximal **14 Teilnehmer**

SEMINARDAUER

Tages-Seminar, ca. 9 Stunden (inklusive Pausen)

8.30 bis 13.00 Uhr – Module 1 bis 3

13.00 bis 14.00 Uhr – Mittagspause

14.00 bis 17.30 Uhr – Module 4 bis 6, Nachbesprechung

KOSTEN

bitte bei der Flugschule anfragen

ARBEITSUNTERLAGEN

inklusive Workbook zur Mitarbeit während des Seminars
und zur Nachbereitung zuhause

ANFRAGE

**Ich biete das Seminar sowohl in Flugschulen als auch
für Vereine und Pilotengruppen ab 8 Personen an.**

Bitte einfach kurz anrufen oder ein eMail schreiben:

Tel. **+49 (0)171 148 33 28**

eMail **info@christian-lobensommer.de**

Viele weitere Infos findet Ihr auch hier:

www.christian-lobensommer.de