



## **persönliches Safety-Management-System für das Flugzeug**

Cessna F 177 RG, Serial No. 0009, registriert: D - EFTP

**des Halters**

Johannes Herold, 56626 Andernach

### **Inhalt**

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. persönliches Safety-Managementsystem pSMS D-ECMG</b>              | <b>2</b>  |
| 1.1. Selbstverpflichtung zur kontinuierlichen Verbesserung              | 2         |
| 1.2. Safety Policy                                                      | 3         |
| 1.3. Ergänzung zu gesetzlichen Verfahren                                | 3         |
| 1.4. Ersterstellung und Versionshistorie                                | 4         |
| 1.5. Grundsatz, Mechanismen und Umsetzung                               | 4         |
| <b>2. Checklisten für das pSMS der D-ECMG</b>                           | <b>6</b>  |
| 2.1. Persönliche Voraussetzungen des Piloten (Human Factors)            | 6         |
| 2.2. Checkliste Wetterberatung (entscheidungsorientiert)                | 8         |
| 2.3. Checkliste Kollisionsvermeidung (Luft & Boden)                     | 9         |
| 2.4. Checkliste Vermeidung von Luftraumverletzungen                     | 10        |
| 2.5. Selbstverpflichtendes Debriefing zur kontinuierlichen Verbesserung | 11        |
| <b>3. Kontinuierlicher Verbesserungsprozess</b>                         | <b>13</b> |

## 1. persönliches Safety-Managementsystem pSMS D-ECMG

Dieses Safety-Managementsystem für das Flugzeug D-ECMG bzw. für dessen Halter (Johannes Herold aus 56626 Andernach) basiert auf ICAO Doc 9859, ist aber für den NCO-Betrieb radikal vereinfacht und wird dadurch zum „persönlichen Safety-Managementsystem pSMS“.

Das Konzept verfolgt die Absicht,

- das Sicherheitsbewusstsein zu stärken,
- Prozesse zur Verbesserung zu formalisieren und
- die Grundlage für interne (Eigen-) Audits oder
- Feedback-Mechanismen zu schaffen.

### 1.1. Selbstverpflichtung zur kontinuierlichen Verbesserung

Der Betreiber und Halter, Johannes Herold aus 56626 Andernach, verpflichtet sich, die Sicherheit des von ihm praktizierten Flugbetriebs kontinuierlich zu verbessern. Dies beinhaltet die systematische Erfassung, Auswertung und Bewertung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen, Risiken und Trends sowie die Umsetzung effektiver Maßnahmen zur Minderung erkannter Gefährdungen. Der / die **Beauftragte für die Flugsicherheit** (verantwortliche Person) ist der Halter selbst, wenn er das Flugzeug allein betreibt. Sobald das Flugzeug in einer Haltergemeinschaft betrieben wird, ist ein von dieser Gemeinschaft einvernehmlich zu bestimmende(r) Anteilseigner / Anteilseignerin **Beauftragte(r) für die Flugsicherheit**.

Der / die **Beauftragte für die Flugsicherheit** sorgt dafür, dass alle Personen, denen das Flugzeug zur Bedienung überlassen wird, und alle sonstigen Beteiligten in diesen Prozess eingebunden werden und dass Verbesserungsvorschläge aktiv gefördert werden.

## 1.2. Safety Policy

Ziel des Halters bzw. der Haltergemeinschaft ist es, Risiken im Flugbetrieb proaktiv zu erkennen, zu analysieren und durch wirksame Maßnahmen nachhaltig zu reduzieren. Der Halter ist eine Einzelperson oder eine Haltergemeinschaft. Der Halter / die Haltergemeinschaft fördert eine offene Meldekultur und verpflichtet sich, aus Erfahrungen zu lernen. In einer Haltergemeinschaft sind im Sinne dieser Safety-Policy mehrere Teilhaber zu gleichen Teilen verantwortlich – unbeschadet einer eventuell abweichenden finanziellen Beteiligung. Regelmäßige Überprüfungen der Verfahren, Dokumentationen und Schulungen bzw. Seminare (z.B. bei AOPA, LSV Rheinland-Pfalz und anderen Anbietern) stellen sicher, dass der Halter / die Haltergemeinschaft seine / ihre Sicherheitsleistung kontinuierlich verbessert.

## 1.3. Ergänzung zu gesetzlichen Verfahren

Das Flugzeug D-ECMG wird als Privatflugzeug nicht gewerblich betrieben. Auch wenn für **NCO-Betreiber** kein verpflichtendes Safety Management System (SMS) bzw. Flugbetriebshandbuch vorgeschrieben ist, wird hiermit ein „persönliches Safety-Managementsystem eingerichtet und in Selbstverpflichtung angewendet.

In Folgenden sind Sicherheitsberichte, zusätzliche Checklisten, Sicherheitsmaßnahmen und Selbstüberprüfungen („Eigen-Audits“ anstatt Audits) und Lessons-Learned-Informationen definiert.

Soweit dies angemessen und verhältnismäßig erscheint, ist festgelegt, dass jährlich (zum Saison-Ende, d.h. zwischen dem Ende der Sommerzeit und dem Ende des Kalenderjahres) eine Auswertung der Ergebnisse im Rahmen eines Security-Management-Reviews erfolgt. Soweit erforderlich, muss dies zu Anpassungen betroffener Verfahren, Checklisten und Gewohnheiten führen.

## 1.4. Ersterstellung und Versionshistorie

Dies ist die ausformulierte Ersterstellung mit dem Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung, die in wiederkehrenden Abschnitten fortgesetzt wird. Mit der Fortsetzung wird die kontinuierliche Verbesserung verfolgt.

| Version | Datum      | Art der Änderung, betroffene Seiten                 | Name     |
|---------|------------|-----------------------------------------------------|----------|
| V 1.0   | 12.01.2026 | Neufassung, alle Seiten (Ersterstellung)            | J.Herold |
| V 1.1   | 28.01.2026 | Korrektur von Fehlern S. 1 + 2, Aktualisierung S. 3 | J.Herold |
|         |            |                                                     |          |
|         |            |                                                     |          |

## 1.5. Grundsatz, Mechanismen und Umsetzung

Der Halter des Flugzeugs ist als Beauftragter für die Flugsicherheit zur Verbesserung der Sicherheit verpflichtet (Selbstverpflichtung) und fördert eine offene Meldekultur. Umfang und Tiefe der Meldungen bzw. Informationen bestimmt er selbst nach billigem Ermessen. Dies wurde in der Vergangenheit bereits durch e-Mail-Austausch mit befreundeten Piloten realisiert.

Bevorzugt soll dies die Debriefings nach Kapitel 2.5 betreffen.

### Liste der Piloten:

| Name        | Lizenzart(en) | e-Mail-Adresse |
|-------------|---------------|----------------|
| Dr. Erkel   | PPL-A, SEP-L  | see@seetech.de |
| <ausfüllen> | <ausfüllen>   | <ausfüllen>    |
|             |               |                |

Die konkrete Umsetzung, Überprüfung und Dokumentation wird später noch genauer ausformuliert. Die **Umsetzung** beginnt mit der Erstellung von Checklisten, die **Überprüfung** erfolgt in der laufenden Anwendung, und die **Dokumentation** der Checklisten erfolgt zunächst in Form gedruckter Formulare, von Hand auszufüllen, die so lange verwahrt werden, bis eine Auswertung im Rahmen des **Security-Management-Reviews** am Jahresende erfolgt. Diese Auswertung besteht zunächst aus einem „Eigen-Audit“, mit dem die Ergebnisse selbstkritisch analysiert werden.

Zur Förderung der Verbesserung und auf der Suche nach Vorschlägen wird in diesem Konzept die Kommunikation mit

1. befreundeten Piloten,
2. Fluglehrern,
3. Schulungsangeboten von z.B. AOPA, regionalen und überregionalen Verbänden (Refresher-Seminare, Praxis-Seminare), Fly Safe Trainingsportal,
4. Luftfahrt-Fachleuten (z.B. telefonische oder schriftliche Kommunikation mit DWD, DFS, AOPA u.a.) in Betracht gezogen. Entsprechende Kontaktdaten ergeben sich z.B. aus den AIP's, Newslettern, Internetportalen.

Die Nummerierung spiegelt die Priorität wider und beginnt mit dem niedrigschwelligsten Angebot.

## 2. Checklisten für das pSMS der D-ECMG

Name:

Datum:

### 2.1. Persönliche Voraussetzungen des Piloten (Human Factors)

#### A Persönliche Voraussetzungen des Piloten – IMSAFE und sonstiges

| ITEM                                                                                   | Kriterium                                         | ja                       | unklar                   | nein                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <u>Illness</u> :                                                                       | fühle ich mich rundum gesund?                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Medication</u> :                                                                    | problematische Medikamente eingenommen?           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Stress</u> :                                                                        | bin ich gehetzt, mental belastet, Sorgen, Ängste? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Alcohol</u> :                                                                       | könnte mein Alkoholspiegel über 0,0 ‰ liegen?     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Fatigue</u> :                                                                       | bin ich ausgeschlafen und hellwach?               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Eating</u> :                                                                        | habe ich zu viel / schwer / ungesund gegessen?    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Letzter Flug: Datum / Flugerfahrung aktuell ausreichend?                               |                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> wenn unklar/nein: wann fand der letzte Flug statt?            |                                                   |                          |                          |                          |
| 90-Tage                                                                                | ist die 90-Tage-Regel erfüllt?                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Medical</u>                                                                         | Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis gültig?    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <u>Lizenzeintrag</u>                                                                   | „Verlängerung“ noch gültig?                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Flugaufgabe                                                                            | entspricht dem aktuellen Trainingsstand?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Zeitdruck                                                                              | externe Erwartungen erkannt und bewusst?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Entscheidung für Durchführung / Absage oder Verschiebung des Fluges bewusst getroffen? |                                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### B. Flugprofil & Alternativen

| ITEM / Kriterium                                                 | ja                       | unklar                   | nein                     |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Primäres Ziel realistisch erreichbar?                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Alternate – Flugplatz, Anfluginformationen, Wetter liegt vor?    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mindestens eine gleichwertige Ausweichstrategie definiert?       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| „Abbruch-Punkte“ definiert (Wetter, Zeit, Leistung, Kraftstoff)? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Alle Positionen sollten mit „ja“ abgehakt ✓ werden, unterstrichene ITEMS

**müssen** mit „ja“ abgehakt werden. **Nichts darf mit „nein“ markiert sein.**

## C. Flugzeug & Leistung

Name:  
Datum:

| ITEM / Kriterium                                                | ja                       | verzichtet                 | nein                     |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Masse & Schwerpunkt gerechnet (real, nicht geschätzt)?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> * | <input type="checkbox"/> |
| Startstrecken inkl. Sicherheitszuschlag (mind. 1,33) berechnet? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> * | <input type="checkbox"/> |
| Landestrecken inkl. Sicherheitszuschlag (mind. 1,43) berechnet? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> * | <input type="checkbox"/> |
| <u>Kraftstoff</u> : gesetzlich + persönliche Reserve berechnet? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> * | <input type="checkbox"/> |

\*) Der Verzicht ist vertretbar, wenn sicher zu erwarten ist, dass die erforderlichen Werte gewährleistet sind.

Bei dem Flugzeug D-ECMG kann angenommen werden, dass der Schwerpunkt im zulässigen Bereich liegt, wenn das Flugzeug nicht überladen ist (MTOM ist nicht überschritten).

## D. Mentale Vorbereitung

| ITEM / Kriterium                                                                          | ja                       | verzichtet                 | nein                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Kritische Flugphasen identifiziert und bedacht:                  |                          |                            |                          |
| <u>Start</u> Handlungs-Schritte mental durchgespielt?                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |
| Startabbruch Zeitpunkt, Alternative mental durchgespielt?                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |
| Motorausfall Notlandeoption bedacht?                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |
| Luftraumwechsel auf der Flugstrecke                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |
| Anflug mit Platzrunde (wenn zutreffend) vertraut gemacht? Landebahn und Rollwege bekannt? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> |
| Notfallverfahren gedanklich durchgespielt („Chair Flying“)                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> * | <input type="checkbox"/> |

| ITEM / Kriterium                                                    | ja                       | entfällt                 | nein                     |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Passagiermitnahme                          |                          |                          |                          |
| <u>Sicherheit</u> Notfallbriefing / Sicherheitsinstruktion erfolgt? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Physiologie Toilettengang vor dem Flug dringend empfohlen?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Alle Positionen sollten mit „ja“ abgehakt ✓ werden, unterstrichene ITEMS müssen mit „ja“ abgehakt werden. **Nichts darf mit „nein“ markiert sein.**

## 2.2. Checkliste Wetterberatung (entscheidungsorientiert)

Name:  
Datum:

### A. Gesamtwetterlage

| ITEM / Kriterium                                                                       | ja                       | verzichtet               | nein                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| SWC liegt vor und ist aktuell?                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Drucksysteme und Fronten verstanden (nicht nur gelesen)?                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| GAFOR liegt vor und ist aktuell?                                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wetterentwicklung für die Flugzeit<br>berücksichtigt (nicht nur Startzeitpunkt)?       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> wenn „verzichtet“ oder „nein“ → Begründung (z.B. Platzrunden) |                          |                          |                          |

### B. Lokales Flugwetter

| ITEM / Kriterium                                                                       | ja                       | verzichtet               | nein                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Untergrenzen (Wolken, Sicht)<br>persönlich definiert (nicht nur legal)?                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sind Quer- und Rückenwindkomponenten berechnet?                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sind Thermik, Turbulenz und Leewellen bedacht?                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> wenn „verzichtet“ oder „nein“ → Begründung (z.B. Platzrunden) |                          |                          |                          |

### C. Alternativen & Worst Case

|                                                                                         |                          |                          |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Wetter an Ausweichplätzen geprüft?                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Realistische Umkehr-Entscheidung vorbereitet?                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Persönl. „No-Go-Punkt“ definiert (z.B. sinkende Untergrenzen)?                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> wenn „verzichtet“ oder „nein“ → Begründung (z.B. Platzrunden)? |                          |                          |                          |

### D. Entscheidungsfrage (zwingend)

| ITEM / Kriterium                                                                              | ja                       | eher nicht               | nein                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| „Würde ich diesen Flug auch starten, wenn ich heute<br>keinen Termindruck / Zeitdruck hätte?“ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Alle Positonen sollten mit „ja“ abgehakt ✓ werden.

## 2.3. Checkliste Kollisionsvermeidung (Luft & Boden)

### See & Avoid – aktiv angewendet

#### A. Vor dem Flug

| ITEM / Kriterium                                                     | ja                       | unklar                   | nein                     |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Verkehrsdichte entlang der Route beurteilt? |                          |                          |                          |
| Plätze, Segelflug, Fallschirmsprung u.ä.?                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Platzrunden, VOR's, Meldepunkte, Thermikgebiete identifiziert?       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Transponder & ggf. Traffic-Systeme geprüft?                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Frequenzen und Codes TMZ / RMZ FIS-Sektoren notiert?                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Frequenzen / Kennungen VOR / DME notiert, (GPS-Störung)?             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### B. Während des Fluges

| ITEM / Kriterium                                           | ja                       |
|------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Systematische Blicktechnik nutzen (Sektoren, Fokuswechsel) | <input type="checkbox"/> |
| Frequenzen rechtzeitig wechseln, nicht „im letzten Moment“ | <input type="checkbox"/> |
| Positionen anderer aktiv mithören und mental zuordnen      | <input type="checkbox"/> |
| Lagebild / Situationsbewusstsein bilden und verfolgen      | <input type="checkbox"/> |

#### C. Platznähe

| ITEM / Kriterium                                                           | ja                       | verzichten |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------|
| Platzrunde vollständig mental vorplanen                                    | <input type="checkbox"/> |            |
| Eindeutige, kurze Funkmeldungen                                            | <input type="checkbox"/> |            |
| Lagebild von Platzrundenverkehr realisieren                                | <input type="checkbox"/> |            |
| Keine Annahmen über Absichten<br>anderer Luftfahrzeuge, sondern Abklärung! | <input type="checkbox"/> |            |

Alle Positionen sollten mit „ja“ abgehakt ✓ werden.

## 2.4 Checkliste Vermeidung von Luftraumverletzungen

### Luftraum – aktiv gemanagt

Name:

Datum:

#### A. Vor dem Flug

| ITEM / Kriterium                                                                  | ja                       | entfällt                 | nein                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lufträume entlang der Route aktiv analysiert (vertikal & horizontal)?             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| Kritische Übergänge markiert (in Papierkarten, Ausdrucken) (CTR, TMZ, RMZ, ED-R)? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| Funkfrequenzen und Ansprechpartner vorbereitet?                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| eventuell Funksprüche vorformuliert und notiert?                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### B. Technische Unterstützung

|                                                                |                          |                          |                          |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Moving Map richtig eingestellt (Höhenfilter, Warnungen, Zoom)? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| Papierkarten (mit eingezeichnetem Kurs) als Backup verfügbar?  | <input type="checkbox"/> |                          | <input type="checkbox"/> |

#### C. Während des Fluges

| ITEM / Kriterium                                                | ja                       | entfällt                 | nein                     |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Höhe regelmäßig mit Luftraumgrenzen abgleichen!                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bei Unsicherheit frühzeitig Funkkontakt aufnehmen!              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Keine „Navigation nach Display allein“ – sondern mitnavigieren! | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Alle Positionen sollten mit „ja“ abgehakt ✓ werden.

#### D. Grundsatz

*„Unklarheit ist ein Signal zum Nachfragen – nicht zum Weiterfliegen.“*

**Hinweis:** Papierkarten gewinnen durch GPS-Jamming und -Spoofing an Bedeutung und werden als Rückfallebene immer wichtiger. Die aktive Vorbereitung auf Papier erzwingt eine **bewusste Auseinandersetzung** mit der Luftraumstruktur und ist sinnvollerweise in Verbindung mit der elektronischen Flugplanung durchzuführen.

## 2.5. Selbstverpflichtendes Debriefing zur kontinuierlichen Verbesserung

### Persönliches Safety-Debriefing (nach jedem Flug)

Name:  
Datum:

#### A. Fakten

| ITEM / Kriterium - Bewertung von 1 (gut) bis 5 (schlecht) | gut                      | mittel                   | schlecht                 |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Flugziel erreicht wie geplant?                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Abweichungen von Planung / Realität (Flugdurchführung)?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| wie gut wurden die geplanten Kurse eingehalten?           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| wie gut wurden geplante / vorgegebene Höhen eingehalten?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| wie gut wurde die Platzrunde eingehalten (auch Höhe)?     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| war das Wetter insgesamt zutreffend eingeschätzt?         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### B. Entscheidungen

| ITEM / Kriterium                               | ja                       | nein                     |
|------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Gab es kritische Entscheidungsmomente?         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wurden diese bewusst (oder reaktiv) getroffen? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wurden Entscheidungen rechtzeitig getroffen?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### C. Sicherheit

| ITEM / Kriterium                                              | ja                       | entfällt                 | nein                     |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Gab es Situationen mit erhöhtem Risiko? Gefährliche Momente?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gab es gefährliche Annäherungen?                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wurden die Ausweichregeln korrekt befolgt?                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wurden Lufträume mit ausreichendem Abstand gemieden?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wenn Durchstart-Manöver: wurde dieses korrekt durchgeführt?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Waren Start und Landung unproblematisch (vtgt eingehalten)?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gemisch reich, Propeller hohe Drehzahl für go-around gesetzt? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### D. Lernen

- ☐ Was lief besonders gut? .....
- ☐ Was könnte beim nächsten Flug anders oder besser gemacht werden?
- .....

**Dieses Formular ausfüllen und aufbewahren bis zur Auswertung.**

Name:

Datum:

## E. Maßnahme (zwingend mindestens eine)

- ☐ Konnte eine konkrete persönliche Verbesserung definiert werden?

Welche? .....

.....

- ☐ ggf. Trainings- oder Wiederholungsbedarf erkannt?

Welchen? .....

.....

*„Kein Flug ist so gut, dass man nichts daraus lernen könnte.“*

## F. Handhabung der Formulare und Auswertung

Die ausgefüllten Formulare sollen aufbewahrt werden, bis sie im Rahmen des jährlichen Safety-Management-Review ausgewertet werden, um Verbesserungsbedarfe zu identifizieren.

## 3. Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

Turnusmäßig, spätestens alle 12 Monate, soll eine systematische Auswertung der gesammelten Debriefing-Formulare vorgenommen werden.

Dies soll in einem Safety-Management-Review („Eigen-Audit“) erfolgen:

- Vergleich der Anzahl der im persönlichen Flugbuch / Bordbuch eingetragenen Flüge mit der Anzahl der ausgefüllten Formulare.
- Auswertung der Formulare im Hinblick auf Häufungen von mit „nein“ oder „verzichtet“ oder „unklar“ markierten Items.
- Ziel: Änderung des Verhaltens, um eine vollständige Bearbeitung mit möglichst allen Items zu erreichen, die mit „ja“ markiert worden sind.
- Identifizierung von typischen Schwächen und Fehlern, die die Sicherheit beeinträchtigen.
- Maßnahmen ergreifen, um diese Schwächen zu eliminieren.
- Die Formulare werden nach erfolgter Auswertung vernichtet.
- Es soll ein Review-Management-Bericht erstellt und längerfristig aufbewahrt werden

Dies ist ein selbstverpflichtendes Security-Management-System, das für den NCO-Betrieb **nicht** gesetzlich normativ vorgeschrieben ist.

Verantwortliche Person ist der Halter selbst:

Johannes Herold  
Auf der Schmitt 11  
56626 Andernach

Autor:  
Johannes Herold

Andernach, 24.01.2026