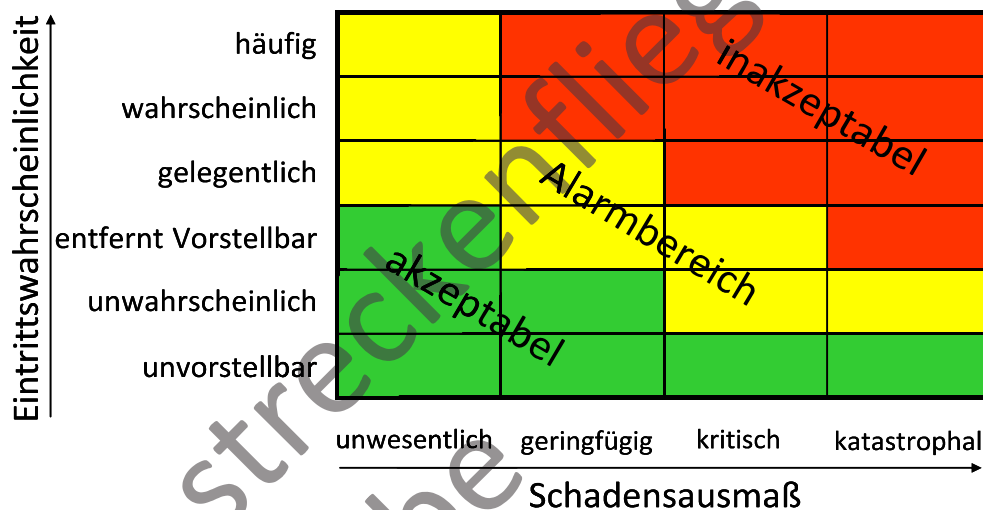




Wer es ganz genau wissen will, der kann sich an einer Risikografik orientieren. Dabei wird die Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber dem Schadensausmaß analysiert und in Bereiche eingetragen. Nach der abgebildeten Risikografik befindet sich ein Pilot, welcher gelegentlich beim Landen mit geringem Schadensausmaß auf die Nase fällt im Alarmbereich. Er sollte das nicht einfach hinnehmen, sondern Üben und sich verbessern, damit er in den grünen Bereich gelangt.

Nach der gleichen Grafik befindet sich auch derjenige Streckenpilot, welcher bei solch turbulenten Bedingungen fliegen will, dass ein Klapper nicht



nur gelegentlich vorkommen kann, sondern sogar wahrscheinlich ist, ebenfalls im roten Bereich.

Der Akro-Pilot im Training weiß, dass er gelegentlich einen Verhänger haben wird. Er wird deshalb alles unternehmen, um einen daraus resultierenden Schaden möglichst gering zu halten. Das heißt z.B. üben über einem See mit Boot, zwei Notschirme mitführen etc. Er wird zum Teil bewusst an seine Grenzen gehen und dabei auch in den gelben Alarmbereich vorstoßen. Doch auch er muss sein Risikomanagement so betreiben, dass er nie im roten Bereich fliegt.

Derjenige Pilot, der nie in der Thermik fliegt, bis am Abend auf ruhige Bedingungen wartet und trotzdem noch jegliche Leesituation meidet, hat ein