



Sicher in die neue Flugsaison

News vom Safety Workshop 2019

Ende Januar lud Roland Bieri, Safety Officer des Segelflugverbandes der Schweiz (SFVS), zum jährlichen Safety Workshop nach Bern ein.

Alle wichtigen Dokumente dazu sind auf der Website des Segelflugverbandes unter der Rubrik „Safety“ zu finden.

Rückblick 2018

Im vergangenen Jahr kam es vermehrt zu Drohnen-Sichtungen – auch in erstaunlich grossen Höhen. Um die Situation besser zu verstehen, bitten das BAZL und der Segelflugverband darum, Begegnungen mit Drohnen über das EASA Meldeportal zu kommunizieren.

SFVS-Präsident Marc Inäbnit wies darauf hin, dass längerfristig ein Transponder Obligatorium für Segelflugzeuge folgen könnte. Er riet daher, proaktiv zu handeln und mit Hilfe der BV87 Gelder Transponder einzubauen. Sobald das Obligatorium käme, stünden diese Gelder nicht mehr zur Verfügung, resümierte Inäbnit.

Roland Bieri wies auf den Austausch zwischen Gleitschirm- und Segelflugpiloten hin. Er betonte, dass es beim gemeinsamen Kreisen wichtig sei, den Gleitschirmpiloten genügend Platz zu geben, den Aufwind zu verlassen, je näher die Wolkenbasis käme und sie nicht einzusperren.

Ferner empfiehlt der Segelflugverband in Absprache mit dem Hängegleiterverband, Gleitschirme mit einem

Mindestabstand von 100 Metern zu unterfliegen. Denn: Bei Gleitschirmen bestünde stets die Gefahr von Schirmklappen, verbunden mit einem plötzlichen grossen Höhenverlust.

Um die Bedürfnisse der verschiedenen Luftraumbenutzer besser zu verstehen und so die Sicherheit zu fördern, findet am 3. April 2019 eine Podiumsdiskussion zum Thema Luftraum statt. Weitere Informationen dazu sind auf der Website des SFVS publiziert. www.segelflug.ch

Informationen des BAZL

Isabelle Pecoraio wies darauf hin, dass Flugzeugschlepps, gemäss EASA, neu als „specialised operation“ (NCO.SPEC.170) geregelt sind. Der PIC des Schleppflugzeugs soll künftig vor dem Start ein „Risk Assessment“ durchführen und eine speziell für den Flugzeugschlepp erstellte Checkliste nutzen.

Zudem soll sich der PIC mit dem Flügelmann über Kommunikation und Notverfahren absprechen. Die verwendeten Zeichen müssen für alle am Start beteiligten Akteure klar sein.



Isabelle Pecoraio betonte, dass sich durch diese Regelung im Flugbetrieb nichts ändern würde. Die gängigen Verfahren seien nun aber explizit festgeschrieben worden. Wichtig sei, dass die gültigen Zeichen und Verfahren im Segelflugbetrieb am Saisonbriefing noch einmal besprochen würden.

Luftraumverletzungen

Insgesamt stiegen die Zahlen der Luftraumverletzungen in den vergangenen Jahren. Ob die höheren Fallzahlen alleine durch das bessere Meldewesen zu erklären sind, ist unklar. Eine Studie zeigte aber, dass es viele Piloten gibt, die mit einer unzureichenden Flugvorbereitung starten. Ein gründliches Studium der Lufträume und des DABS ist essentiell, auch wenn im Ausland geflogen wird. Sollte es dennoch einmal zu einer Luftraumverletzung kommen, muss diese über das europäische Meldeportal kommuniziert

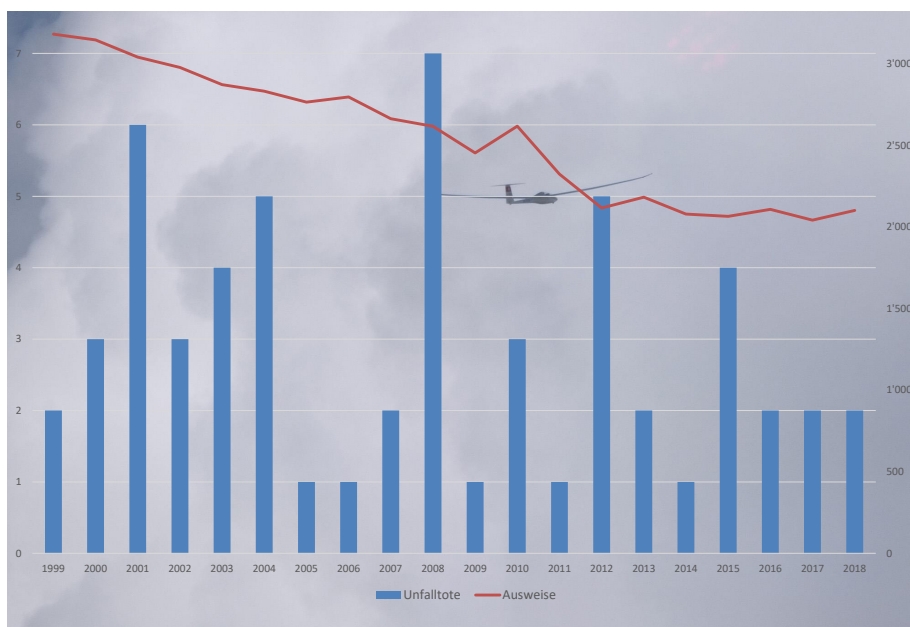
werden. Diese Vorschrift gilt auch während eines Wettbewerbes – allein die Meldung an die Wettbewerbsleitung genügt hier nicht.

Workshop: Flytop – Safety Policy

Alfred Ultsch und Barbara Hofer von Flytop führten am Workshop in den Aufbau eines modernen Sicherheitskonzepts ein. Sie zeigten auf, dass die Unfallzahlen im Segelflug noch deutlich zu hoch sind und dringender Handlungsbedarf besteht. Es wurden mögliche Massnahmen diskutiert und Eckpfeiler für eine Sicherheitsstrategie – eine so genannte Safety Policy – gesammelt. Eine solche Safety Policy muss bei der Umstellung der Flugschulen auf DTOs eingereicht werden. Die Policy wurde von den Safety Spezialisten des SFVS überarbeitet; sie ist auf der Website zum Gebrauch bereit.

Barbara Muntwyler

Für uns ist es wichtig zu wissen: wenn ein Segelflieger auf gleicher Höhe um einen Gleitschirm kreist, ist dieser quasi im Aufwind gefangen und kann nicht wegfliegen. An der Basis wird er in die Wolke gesaugt. Als Segelflieger unterfliegen wir die Gleitschirme nur mit grossem Abstand (>100m), weil dieser bei einem Schirmklapper – ausgelöst durch Turbulenz – sehr schnell viel Höhe verlieren kann.



Die Statistik der Unfalldtoden im Segelflug in der Schweiz in den letzten 20 Jahren. Die Zahlen sind von Jahr zu Jahr sehr verschieden und es gibt leider keinen Trend einer Abnahme. Im Gegenteil: wenn berücksichtigt wird, dass es immer weniger aktive Segelflieger gibt, ist es eher eine Zunahme.

Folien und Texte R. Bieri

Keine Spur von Winterschlaf

Ein Besuch im Baulokal der SG Bad Ragaz

Es ist bereits 20 Uhr; der Flugplatz Bad Ragaz liegt tiefverschneit in der Dunkelheit. Aber was bedeutet das Licht unmittelbar neben dem Pistenkopf 12? Also nichts wie hin und nachsehen! Das ominöse Licht entpuppt sich als Fenster des Baulokals der SG Bad Ragaz. Dort beschäftigen sich vier Mitglieder mit der ASK 21; zwei polieren den Flügel, ein Kamerad putzt mit Benzin hartnäckige Reste der Abdeckbänder weg und der verantwortliche Materialwart Andrea Rüedi schraubt die Sitzschale aus dem Flugzeug, weil das Cockpitinnere eine neue Teillackierung bekommen soll.

Andrea Rüedi hat im Oktober 2017 den Materialwartkurs des SFVS im Birrfeld absolviert und die M-Lizenz erworben. Seit einem Jahr ist er verantwortlicher Materialwart in der SG Bad Ragaz (SGBR) und seit vier Jahren im Besitz des Segelfluggrevets.

Das Göttistystem

Damit die Jahreswartung nicht nur unter der Regie des Materialwartes durchgeführt werden muss, hat die SG Bad Ragaz ein „Göttistystem“ eingeführt. Die Paten sind jeweils für ein Flugzeug verantwortlich, das sie mit vier bis fünf selbstaufgebotenen Gruppenkameraden wieder auf Vordermann bringen. Pro Flugzeug werden

ca. zwei Wochen im Baulokal reserviert. Gearbeitet wird meistens am Abend und an den Wochenenden.

Der Götti sollte technisches Verständnis haben, kameradschaftlich und vor allem zuverlässig sein. Die SGBR verfügt über eine junge, qualifizierte, motivierte Paten- und Patinnen-Crew.

Wie beim Fliegen, so wird auch bei der Jahreswartung genau nach einer Checkliste gearbeitet. Die SGBR hat die Unterlagen der CAMO als Vorlage. Die verantwortlichen Paten unterschreiben in der SGBR am Schluss der Jahreswartung das Instandhaltungsdokument.

Arbeiten, welche nur vom Materialwart selbst gemacht werden dürfen, sind genau definiert, wie zum Beispiel jene an den Steuerungselementen.

Gemäss Andrea Rüedi werden für einen Einsitzer bis zu 40 Stunden und für einen Doppelsitzer zwischen 60 bis 80 Stunden Aufwand gerechnet. Reparaturen, welche eine S-Lizenz benötigen, werden nicht von den eigenen Gruppenmitgliedern erledigt.

Der Materialwartkurs des SFVS

Der vom SFVS organisierte Kurs im 2017 dauerte vier Tage, danach musste innerhalb einer Woche bis zur Prüfung der ganze Theoriestoff



Das Baulokal im Überblick
Bild: Nico Jägli



Das Büro und viele Dokumente
Bild: Edi Guntli

bewältigt werden. Die drei Fächer „Grundlagen“, „Technische Akten, W & B“ und „Vorschriften“ müssen von allen Teilnehmern abgeschlossen werden; weitere Kurselemente können sie, je nach Bedarf, belegen. Andrea Rüedi hat sich in Bezug auf die Flugzeugflotte der SGBR für die Fächer „Kunststoffbauweise“, „Metallbauweise“ und „Erweiterung für Motorsegler“ entschieden. Andrea Rüedi möchte dem Segelflugverband, den Referenten und speziell dem Kursleiter Heinz Bärffuss für den interessanten Kurs herzlich danken.

Spezielles

Die Segelfluggruppe Bad Ragaz betreibt ausschliesslich im Winter Segelflug-Grundschiung.

Stimmen aus weiteren Gruppen

Die SG Winterthur arbeitet ebenfalls mit dem Göttisystem. Als Materialwart zeichnet Uwe Schreyer verantwortlich. Spezieller Winterevent: Die frischbrevetierten Piloten organisieren jeweils den Chlausabend.

In der SG Obwalden werden die Winterarbeiten im Team und unter der Leitung von Materialwart Herbert Eugster durchgeführt. Um die Administration kümmert sich Hans Brunner (Tram).



Andrea Rüedi, ein kompetenter Materialwart
Bild: Lucretia Hitz

Die Jahreswartung wird an den Samstagen ab Oktober gemacht und ist bereits abgeschlossen. Schulungsbetrieb ist im Winter am Sonntag möglich.

In der SG Birrfeld gibt es keine Göttis. Dafür schon seit 20 Jahren mit Andreas Hofer einen kompetenten Materialwart. Der Vorteil der Kontinuität wird dabei speziell erwähnt.

Die SG Biel hat ihr Baulokal in Orpund. Der Materialwart kümmert sich um Termine und Material mit Unterstützung des Präsidenten. Jedes Flugzeug hat zudem einen Flugzeugwart. Mitglieder, welche zu wenig Baustunden leisten, müssen für „verpasste Stunden“ einen kleinen Obolus entrichten.

Text: Lucretia Hitz



Genaue Überprüfung der Flügelhase.

Bild: Lucretia Hitz



Lucretia Hitz durfte Andrea Rüedi im Baulokal besuchen und einige Fragen stellen:

Ih: Gibt es bei euch eine Checklist für die Jahreswartung?

ARü: Wir arbeiten mit der Checkliste der CAMO.

Wer macht die Einteilung für die Winterarbeiten?

In Bad Ragaz hat jedes Flugzeug einen Paten/eine Patin. Diese werden vom Materialwart aufgeboten. In einer Liste tragen sie sich ein, wann sie mit dem ihnen anvertrauten Flugzeug das Baulokal belegen möchten. In der Regel steht ein „Slot“ von 14 Tagen zur Verfügung, je nach Aufwand; bei Doppelsitzern etwas mehr.

Welche Voraussetzungen sollte der Götti mitbringen?

Er sollte technisches Verständnis haben, zuverlässig und kameradschaftlich sein.

Bietet jeweils der „Götti“ seine Helfer auf, und habt ihr immer genügend Personal?

Ja, der Götti sucht sich per Doodle seine Helfer; meistens gibt es kein Problem, weil vorwiegend am Abend und an Wochenenden im Baulokal gearbeitet wird.

Wie viele Helfer werden im Durchschnitt pro Flugzeug benötigt?

Pro Flugzeug werden vier bis fünf Helfer benötigt; natürlich sind es manchmal auch die gleichen Kameraden, welche den jeweiligen Götti unterstützen.

Wie viel Zeit rechnet ihr für die Wartung eurer Gruppenflugzeuge ein?

Je nach Aufwand bis zu 40 Std. für einen Einsitzer und zwischen 60 bis 80 Stunden für einen Doppelsitzer.

Wer unterschreibt nach der Jahreswartung?

Der jeweilige Götti, ausser bei Arbeiten, welche nur vom Materialwart ausgeführt werden dürfen, wie zum Beispiel an Steuerungselementen.

Welche Arbeiten dürfen nicht Gruppenintern erledigt werden?

Alle Arbeiten, welche eine S-Lizenz erfordern.

Wann und wo hast Du den Kurs gemacht?

Im Birrfeld, im Oktober 2017

Gab es eine Prüfung?

Ja. Die folgenden Fächer waren obligatorisch: „Grundlagen“, „Technische Akten, W & B“ und „Vorschriften“. Weitere Kurselemente konnte jeder noch frei wählen; je nach Bedarf. Ich habe die Fächer „Kunststoffbauweise“, „Metallbauweise“ und „Erweiterung für Motorsegler“ abgeschlossen. Der Kurs dauerte vier Tage, danach hatten wir bis zur Prüfung eine Woche Zeit, um den Stoff zu verarbeiten.

War der Kurs gut besucht?

Ja, und da möchte ich vor allem dem Segelflugverband, den Referenten, und speziell dem Kursleiter Heinz Bärzfuss herzlich danken.

Was war die Motivation, dich als Materialwart „verknurren“ zu lassen?

Ich wurde von meinem Vorgänger angefragt. Weil ich einen Mechaniker Beruf habe und in Flugplatznähe wohne, war es buchstäblich naheliegend. Um mit der Materie und all den Technischen Akten besser vertraut zu werden, fand ich es sinnvoll, den Kurs zu besuchen.

Andrea, ganz herzlichen Dank für das Gespräch; ich wünsche euch im Baulokal noch viel Erfolg und anschliessend eine gute Segelflugsaison.

