

Safety Workshop 2022

Rückblick



Untersuchungsbericht SUST Nr. 2327, Unfall vom 6. Juli 2016

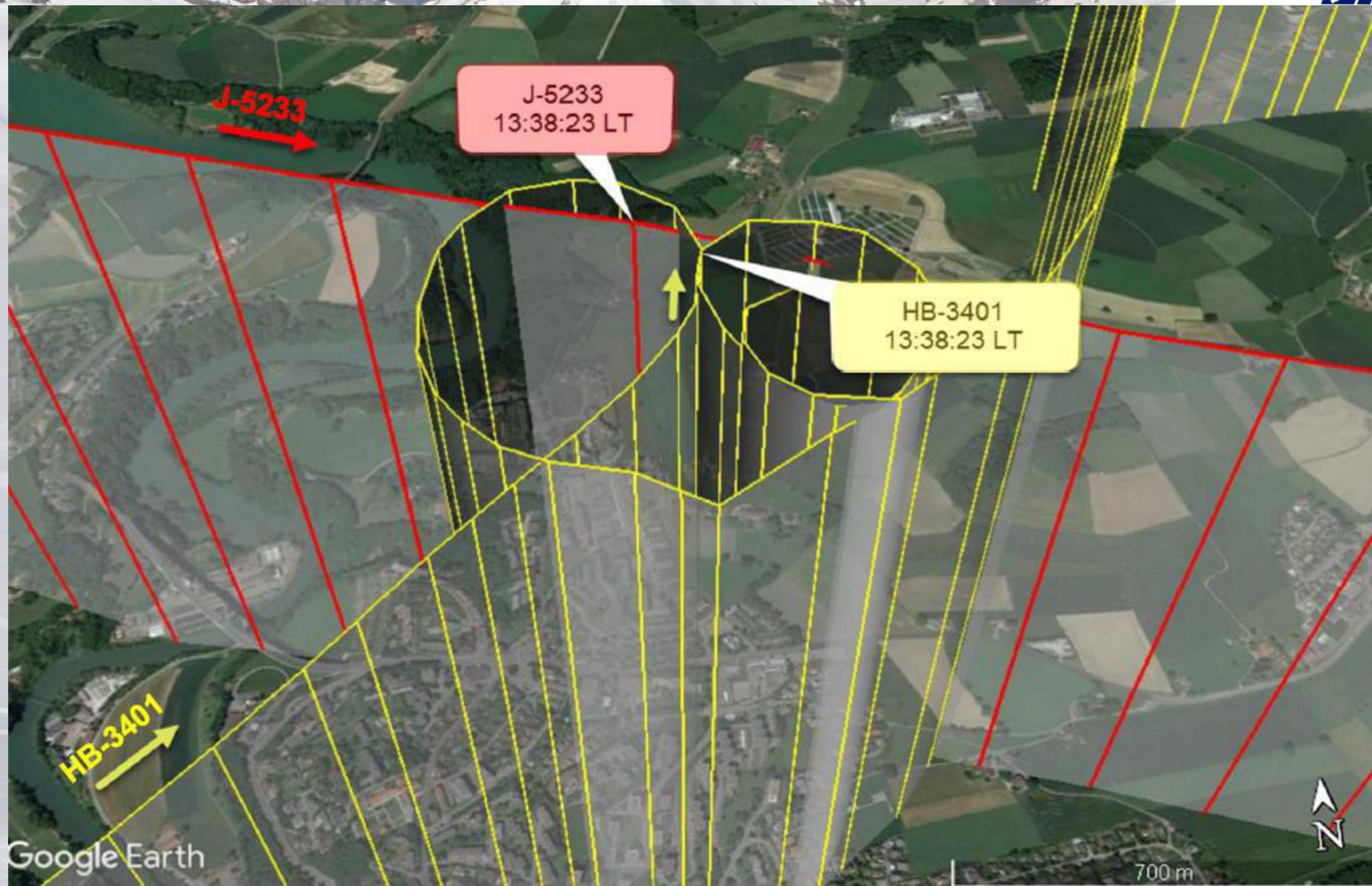
Absturz im Berner Oberland: Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der rechte Flügel des Segelflugzeuges mit einem Gebirgsgrat kollidierte. Dies weil der Pilot durch das Filmen mit seinem Mobiltelefon abgelenkt war und die Geländeannäherung nicht erkannte. In der Folge wurde das Segelflugzeug unkontrollierbar und stürzte ab.

Auf diesem Flug mit einer DG-800 wollte der Pilot seine 1000. Flugstunde machen. Nach 999 Std. 29 Min., während er mit seinem Handy filmte, kam er dem Hang zu nahe und kollidierte mit der Kante des Mittagshornes. Beim Absturz wurde er tödlich verletzt. Das Handy zeichnete auch noch die Geräusche des 16 Min. nach dem Unfall landenden Rettungshelikopters auf.

Das Thema ist brandaktuell: Ablenkungen durch Avionik und digitale Medien sind Begleiter auf unseren Flügen. Das sehen wir auf You Tube, Instagramm und Co. Die damit verbundenen Risiken müssen allen Piloten immer wieder in Erinnerung gerufen werden!

!!sensibilisieren!!



J-5233
13:38:23 LT

HB-3401
13:38:23 LT

HB-3401

J-5233

Summarischer Bericht der SUST: HB-3401 vs. 2 F/A-18 am 28. Juli 2016

Sehr nahe Begegnung eines Duo Discus mit 2 F/A-18 im Luftraum E über Freiburg: der Duo war ohne Transponder unterwegs, für das Radar der Flugsicherung und der Jets (welche mit 700km/h unterwegs waren) nicht sichtbar. Jets der Luftwaffe haben kein Flarm.

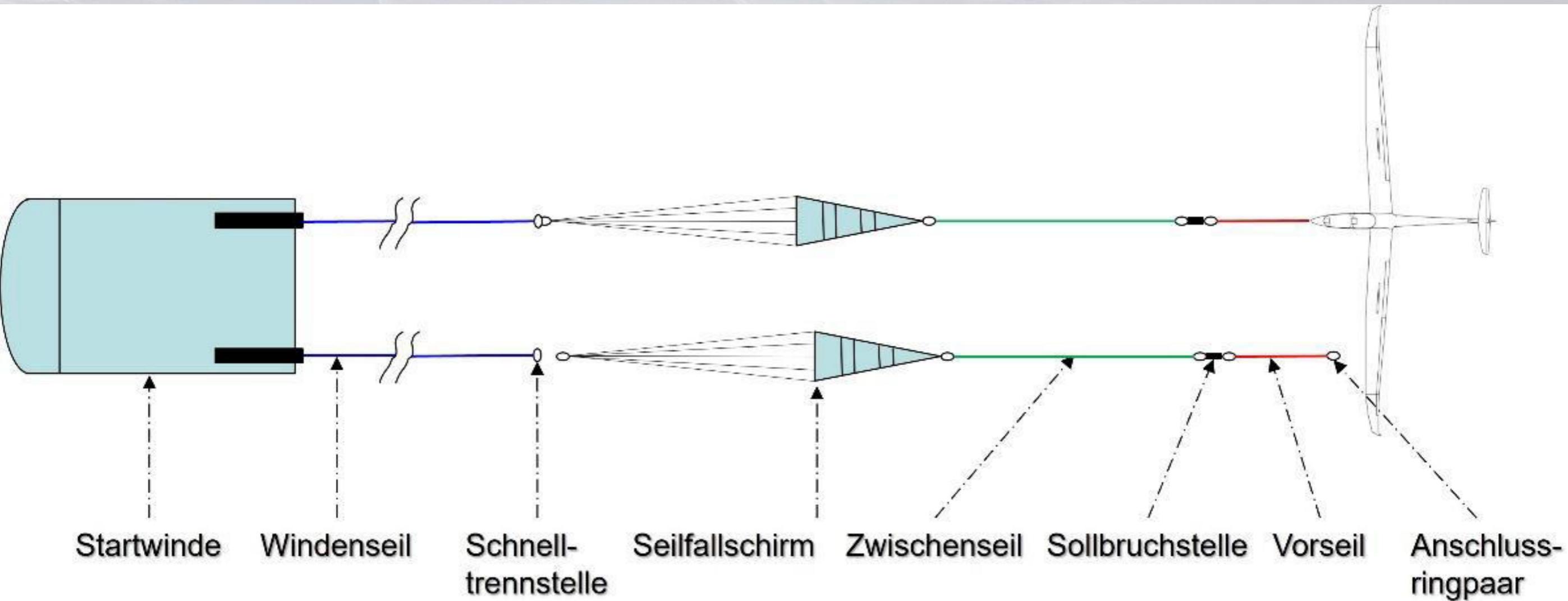
Nicht zum ersten Mal vernehmt ihr aus der Safety Abteilung die Botschaft:

Wir müssen uns mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln sichtbar machen: Flarm, Transponder, Blitzer...

!!sensibilisieren!!

Falls wegen solchen oder schlimmeren Vorfällen zwischen einem Segelflugzeug und anderem Verkehr (Jet der Luftwaffe, Linienflugzeug etc.) Einschränkungen verlangt werden, hat vermutlich die Luftwaffe bessere Karten als die Segelflieger.

Untersuchungsbericht Nr. 2380, Vorfall vom 10. Mai 2019



Der schwere Vorfall, bei dem das Segelflugzeug mit dem Seilfallschirm und Vorseil des Windenseils kollidierte, entstand, nachdem die Besatzung während eines Windenstarts den Übergang in den Steigflug nicht eingeleitet und das Seil ausgeklinkt hatte. In der Folge gelang es weder der Besatzung, dem aufgeblähten Seilfallschirm und Vorseil auszuweichen, noch dem Windenfahrer, das Seil vom Segelflugzeug wegzuziehen.

Die ungünstige Kombination von wenig Erfahrung im Windenstart beim Piloten und Fluglehrer sowie ein nicht optimaler Seilausstattung haben zu diesem Vorfall geführt. Zum Glück wurde nur das Flugzeug leicht beschädigt.

Die Empfehlungen aus dieser Untersuchung, die richtigen Seilfallschirme zu verwenden (nicht alte Hinterschirme etc.) und ein Zwischenseil einzusetzen, werden auch vom Segelflugverband unterstützt. Auf einigen Flugplätzen wurden sie bereits umgesetzt, wir werden alle Flugplätze mit Windenbetrieb informieren.



Nachtrag zur Kollision mit einer Stromleitung am Bettlacherberg am 3.5.2020: eine DG1000 kollidierte mit dieser Leitung. Obwohl der ortskundige Pilot die Leitung vermutlich gekannt hat, gibt es einige erwähnenswerte Infos zu den Hindernisdatenbanken im Flarm:

Seit einigen Jahren gibt es eine Alpen-DB sowie verschiedene einzelne Länder-DBs, die mehr Hindernisse enthalten als die Alpen-DB. Der Jura ist in der Alpen-DB auch enthalten, es fehlen die meisten Antennen / Türme und Stromleitungen. **Diese DB ist für die Segelflieger gedacht.** Wer geländenah fliegt (typischerweise Helis) sollte die detaillierten Länder-DBs benutzen. Es kann aber immer nur eine DB im Flarm im Betrieb sein, es ist deshalb nicht möglich, mehrere detaillierte DBs im Betrieb zu haben.



Unfälle und Vorfälle 2021

Datum	Imm.	Typ	Pilot	FL/Pax	Flugzeug	Bemerkungen
12.06.21	HB-3412/HB-KLB	ASW27/Robin	Tödlich verletzt	Tödlich verletzt	zerstört	Kollision am Piz Neir, 5 Tote
12.06.21	HB-2486	Arcus T	unverletzt	Unverletzt	Stark beschädigt	Aufprall vor Pistenschwelle in Dittingen
09.07.21	HB-2314	Dimona	Unverletzt	Unverletzt	Leicht beschädigt	Rauchentwicklung im Cockpit
19.07.21	HB-2467	Arcus T	Unverletzt	Unverletzt	Leicht beschädigt	Propellerverlust bei Motorstart
22.07.21	D-MANS	Silent 2 Elektro	Tödlich verletzt		Zerstört	Kollision mit Gelände bei Conthey
22.07.21	HB-KAW	Robin	Unverletzt		Leicht beschädigt	Im Anflug mit Schleppseil 2 Segelflugzeuge beschädigt

Weitere Unfälle und Vorfälle im 2021

- 12.06.2021: Am gleichen Tag wurde ein Arcus T bei einem Aufprall vor der Pistenschwelle in Dittingen stark beschädigt, die Piloten blieben unverletzt.
- 09.07.2021: Notlandung einer Super Dimona in Locarno wegen Rauchentwicklung im Motorraum und Cockpit. Die Insassen blieben unverletzt. Bereits am 2. November 2020 kam es zu einer Notlandung wegen Rauch bei einer anderen Super Dimona in Lommis. Ob ein Zusammenhang zwischen den beiden Vorfällen besteht konnte mir der Untersuchungsleiter noch nicht sagen.
- 19.07.2021: Beim Versuch, den Motor im Flug zu starten, brach bei einem Arcus T die Propellerwelle und der Propeller machte sich selbständig. Zum Glück kam dabei niemand zu Schaden. Aufgrund der ersten Untersuchungen scheint es sich um ein Materialproblem zu handeln, bei weiteren Flugzeugen mit dem gleichen Motortyp hat man auch Risse in der Welle gefunden. Deshalb wurden schon vor der Publikation des Schlussberichtes die Halter der betroffenen Flugzeuge über diese Schwachstelle informiert.

Weitere Unfälle und Vorfälle im 2021

- 22.07.2021: Ein Silent 2 Elektro kollidierte bei Conthey im Wallis mit dem Hang, der Pilot wurde tödlich verletzt. Bei diesem Unfall zeigte sich einmal mehr, dass neue Technologien auch neue Herausforderungen mit sich bringen:
 - Bei Elektroflugzeugen muss sich die Bergungsmannschaft im Umgang mit Hochleistungs-Batterien auskennen. Motorisierten Segelflugzeugen (z.B. Antares) ist häufig kaum anzusehen, dass darin potentiell gefährliche Elektrotechnologie steckt (drohender Stromschlag durch beschädigte Kabel, Brandgefahr durch Kurzschluss).
 - UL-Flugzeuge haben häufig ein Gesamttrettungssystem, das für Rettungsmannschaften sehr gefährlich sein kann. Sogar wenn die Retter wissen, dass die für den Flug scharfgemachte Rakete gesichert werden kann, bleibt bei einem beschädigten Flugzeug das Risiko, dass sie losgeht.
- 22.07.2021: Am gleichen Tag kam es an der Junioren-SM in Bex zu einem Zwischenfall, als ein Robin im Anflug mit dem nicht ganz eingezogenen Schleppseil 2 Segelflugzeuge touchierte – zum Glück nur mit Sachschaden.

SUST-Befragungen nach einem Unfall oder Vorfall

Jeden von uns kann in die Situation kommen, dass er oder sie bei einem Unfall eine Aussage machen muss – sei es als Betroffene oder als Zeuge. Vor der Befragung durch den SUST-Untersuchungsleiter wird das folgende Dokument zur Unterschrift vorgelegt; das hat schon einige verunsichert oder misstrauisch gemacht.



Dokumentation Audiobefragung

Unfall/schwerer Vorfall _____ vom _____

Bitte schreiben Sie gut leserlich und in Blockschrift!

Name / Vorname _____

Funktion _____

Geburtsdatum und -ort _____

Heimatort _____

Beruf / Funktion _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

Die Befragung wurde von folgenden Personen durchgeführt:

Verantwortlicher Untersuchungsleiter _____

Untersuchungsbeauftragter _____

Datum der Befragung _____

Ort _____

Protokollierung _____ Tonaufzeichnung _____

Rechtsbelehrung

Recht auf Verweigerung der Aussage: Art. 40 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) „Der Untersuchungsdienst macht Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können, auf ihr Recht auf Verweigerung der Aussage aufmerksam.“

Verwendung von Auskünften in Strafverfahren: Art. 24 VSZV „Die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden.“



Ich erscheine als Person, die sachdienliche Auskünfte geben, kann vor dem Untersuchungsleiter bzw. den Untersuchungsbeauftragten und äussere mich nach erfolgter Rechtsbelehrung wie folgt:

1. Haben Sie die Rechtsbelehrung verstanden und sind Sie bereit Aussagen zu machen oder wollen Sie die Aussage verweigern?

Bitte schreiben Sie entweder: „Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und bin bereit Aussagen zu machen“ oder „Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und mache vom Aussageverweigerungsrecht Gebrauch“.

2. Wie haben Sie sich bezüglich des in Art. 24 VSZV beschriebenen Einverständnisses zur Verwendung Ihrer Auskünfte in möglichen Strafverfahren entschieden?

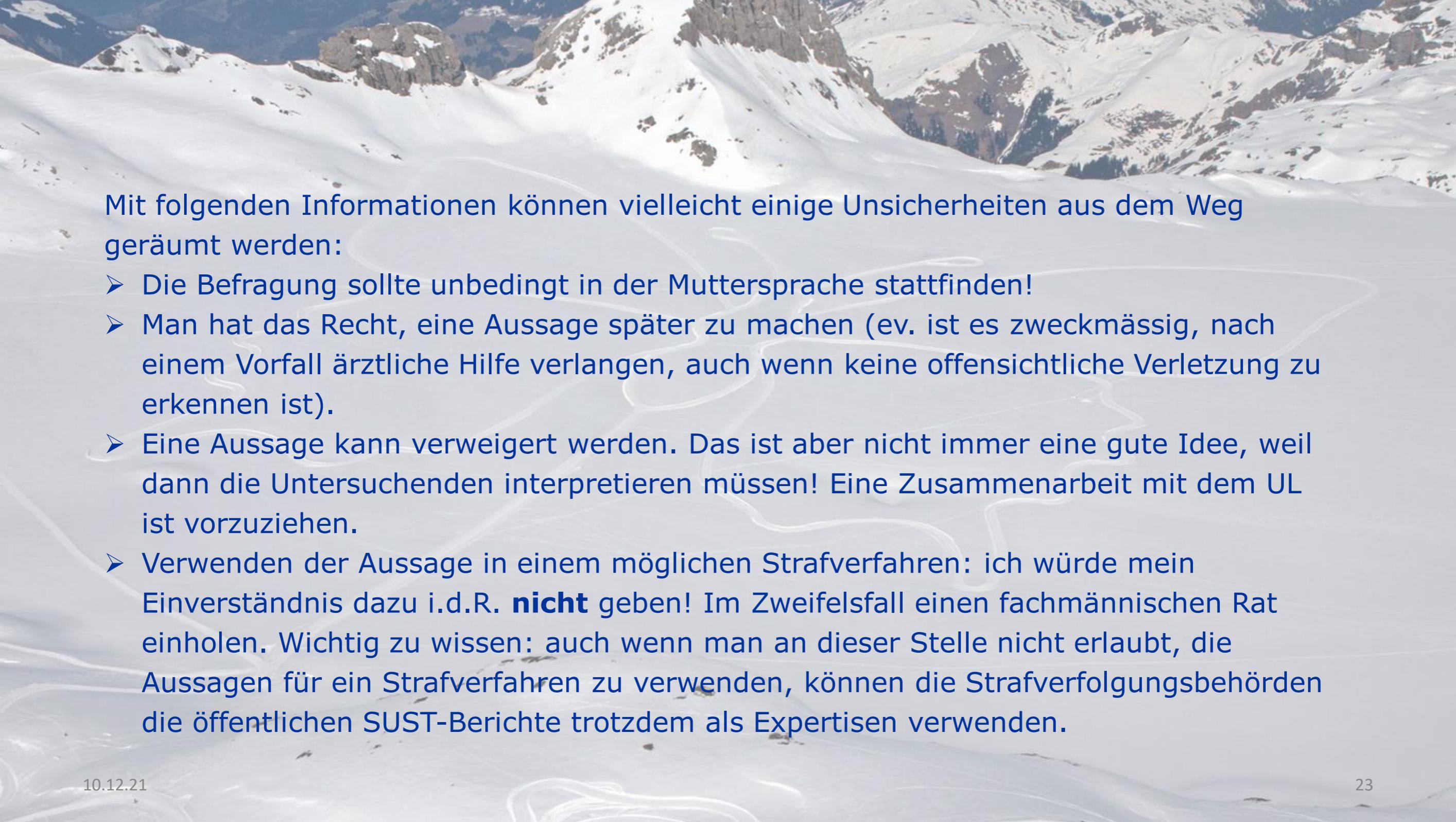
Bitte schreiben Sie entweder: „Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden.“ oder „Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden.“

Datum: _____

Unterschrift befragte Person: _____

Unterschrift Untersuchungsleiter: _____

Unterschrift Untersuchungsbeauftragter: _____



Mit folgenden Informationen können vielleicht einige Unsicherheiten aus dem Weg geräumt werden:

- Die Befragung sollte unbedingt in der Muttersprache stattfinden!
- Man hat das Recht, eine Aussage später zu machen (ev. ist es zweckmässig, nach einem Vorfall ärztliche Hilfe verlangen, auch wenn keine offensichtliche Verletzung zu erkennen ist).
- Eine Aussage kann verweigert werden. Das ist aber nicht immer eine gute Idee, weil dann die Untersuchenden interpretieren müssen! Eine Zusammenarbeit mit dem UL ist vorzuziehen.
- Verwenden der Aussage in einem möglichen Strafverfahren: ich würde mein Einverständnis dazu i.d.R. **nicht** geben! Im Zweifelsfall einen fachmännischen Rat einholen. Wichtig zu wissen: auch wenn man an dieser Stelle nicht erlaubt, die Aussagen für ein Strafverfahren zu verwenden, können die Strafverfolgungsbehörden die öffentlichen SUST-Berichte trotzdem als Expertisen verwenden.



Dokumentation Audiobefragung

Unfall/schwerer Vorfall _____ vom _____

Bitte schreiben Sie gut leserlich und in Blockschrift!

Name / Vorname _____

Funktion _____

Geburtsdatum und -ort _____

Heimatort _____

Beruf / Funktion _____

Adresse _____

Telefon _____

E-Mail _____

Die Befragung wurde von folgenden Personen durchgeführt:

Verantwortlicher Untersuchungsleiter _____

Untersuchungsbeauftragter _____

Datum der Befragung _____

Ort _____

Protokollierung _____ Tonaufzeichnung _____

Rechtsbelehrung

Recht auf Verweigerung der Aussage: Art. 40 der Verordnung über die Untersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV) „Der Untersuchungsleiter, die sachdienliche Auskünfte geben können, auf ihr Recht aufmerksam.“

Verwendung von Auskünften in Strafverfahren: Art. 24 VSZV „Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen mit deren Einverständnis verwendet werden.“

Ich erscheine als Person, die sachdienliche Auskünfte geben, kann vor dem Untersuchungsleiter bzw. den Untersuchungsbeauftragten und äussere mich nach erfolgter Rechtsbelehrung wie folgt:

1. Haben Sie die Rechtsbelehrung verstanden und sind Sie bereit Aussagen zu machen oder wollen Sie die Aussage verweigern?

Bitte schreiben Sie entweder: „Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und bin bereit Aussagen zu machen“ oder „Ich habe die Rechtsbelehrung verstanden und mache vom Aussageverweigerungsrecht Gebrauch“.

Bitte schreiben Sie entweder: „Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden.“ oder „Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden.“

2. Wie haben Sie sich bezüglich des in Art. 24 VSZV beschriebenen Einverständnisses zur Verwendung Ihrer Auskünfte in möglichen Strafverfahren entschieden?

Bitte schreiben Sie entweder: „Ich will, dass meine Auskünfte ausschliesslich im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung verwendet werden.“ oder „Ich gebe mein Einverständnis dazu, dass meine Auskünfte auch in einem Strafverfahren verwendet werden.“

Unterschrift Untersuchungsleiter: _____

Unterschrift Untersuchungsbeauftragter: _____

Flugplanpflicht

Es hat sich herumgesprochen, dass für Flüge über die Landesgrenze nach Frankreich und Italien eine Flugplanpflicht besteht. Ich habe vom BAZL eine Rückmeldung erhalten, dass mehrfach Flugpläne von Segelflügen nicht geschlossen worden sind und deshalb unnötige Suchaktionen ausgelöst wurden. Deshalb gebt euren grenzüberfliegenden Kollegen folgendes mit:

- Ein eingegebener Flugplan wird automatisch bei EOBT aktiviert. Deshalb muss ein Flugplan in jedem Fall geschlossen oder – falls nicht geflogen wird – annulliert werden.
- Überfällige Flüge führen zu unnötigem – wenn es zu Suchaktionen kommt - sogar sehr teurem Aufwand.
- Wenn ihr die Flugplan-Vorlage des Verbandes benutzt, dann setzt realistische Werte in die Felder! Es wurde reklamiert, dass eine Flugdauer von 10 Std angegeben wurde, obwohl der Flug weit in die Nacht hinein gedauert hätte...
- Zum Schliessen des Flugplanes gibt es die App SAR Alerts, auf welcher ein Wecker gestellt werden kann, der daran erinnert. Die Telefonnummern für die Schweiz und die umliegenden Länder lassen sich direkt aus der App anwählen.

Safe Aerotowing Booklet - Pilo | Formatted-Final-online.pdf | DFS Deutsche Flugsicherung Gr

https://secais.dfs.de/pilotservice/preparation/fpl/fpl_edit.jsp?id=8a77b15a-97c3-4f30-91f0-64872d54a3c1

LFZ.-KENNUNG (7) <input type="text" value="HB2340"/>	FLUGREGELN (8) <input type="text" value="V"/>	ART DES FLUGES <input type="text" value="G"/>
ANZAHL (9) <input type="text" value="1"/>	MUSTER DES LFZ. <input type="text" value="DG80"/>	WIRBELSCHLEPPEN-KATEGORIE <input type="text" value="L"/>
STARTFLUGPLATZ (13) <input type="text" value="LSZB"/>	EOBT <input type="text" value="0900"/>	AUSRÜSTUNG (10) <input type="text" value="Y"/>
GESCHWINDIGKEIT (15) <input type="text" value="K0080"/>	REISEFLUGHÖHE <input type="text" value="VFR"/>	TRANSPONDER <input type="text" value="S"/>
ZIELFLUGPLATZ (16) <input type="text" value="LSZB"/>	GESAMTFLUGDAUER <input type="text" value="1000"/>	AUSWEICHFLUGPLATZ <input type="text"/>
ANDERE ANGABEN (18)		2. AUSWEICHFLUGPLATZ <input type="text"/>
DOF/ <input type="text" value="190718"/>	EET/ <input type="text"/>	
PBN/ <input type="text"/>	NAV/ <input type="text"/>	
GLIDER FLIGHT ROUTING AND OVERFLYING POSSIBLE		ION NO ESTIMATES ?
RMK/ <input type="text"/>		
STAYINFO1/ <input type="text"/>		
REG/ <input type="text"/>		
ERGÄNZENDE ANGABEN (19)		

Vorlagenspeicher:

» BFK Standard



extended other information

Umgang mit Notsendern (ELT)

Folgende Infos stehen im eVFR-Manual

- Vor und nach jedem Flug Notfrequenz auf **121.500** MHz abhören (dies muss Bestandteil der Checkliste sein)
- Wenn das Luftfahrzeug schweren Erschütterungen ausgesetzt wurde, z.B. bei einer harten Landung, beim Überqueren von Schwellen von Hangartoren, beim Laden, Transportieren oder Entladen von Segelflugzeugen usw., ist auch zu überprüfen, ob der ELT auf der Notfrequenz ausgeschaltet ist
- **ELT-Live-Tests sind untersagt.** ELT-Selbsttests dürfen gemäss dem Handbuch des ELT Herstellers durchgeführt werden. 406-MHz-ELT-Tests müssen von einem lizenzierten Unterhaltsbetrieb unter Verwendung genehmigter Testausrüstung durchgeführt werden
- Das folgende Verfahren gilt nur für ELT, die ausschliesslich auf 121.500 MHz senden. Für einen sehr kurzen Zeitraum während der ersten Minute nach einer vollen Stunde. Hierzu den ELT von "ARM" auf "ON" schalten, dann auf "**OFF**" und anschliessend wieder auf "ARM" schalten
- Bei grösseren Unterhaltsarbeiten am Luftfahrzeug den ELT entfernen und die Batterien trennen oder entfernen. Batterien sind gemäss dem Handbuch des ELT-Herstellers zu ersetzen
- Hat ein ELT unbegründet Signale ausgestrahlt, ist dies dem RCC Zürich oder der zuständigen Stelle der Flugsicherung unter Angabe der Sendedauer und des Ortes zwecks Annullierung des Alarms zu melden:
 - **RCC Zurich TEL +41 (0) 58 484 10 00** oder
 - ACC Zurich TEL +41 (0) 43 931 69 60 oder
 - ACC Geneva TEL +41 (0) 22 747 13 40

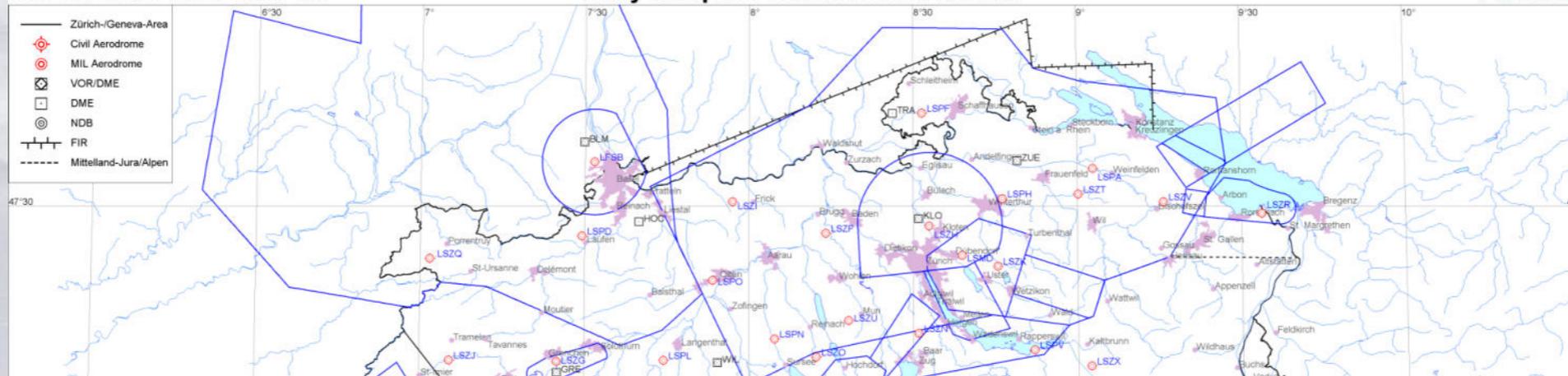
~~123.450~~

Funkfrequenzen

- Die bisher genutzte Schnurri-Frequenz (123.450) darf nicht mehr verwendet werden (Kanalraster entspricht nicht der neuen Norm). Widerhandlung kann zu hohen Bussen führen. Bitte nur offizielle Frequenzen benutzen, z.B. auch nicht auf der Heimflugplatzfrequenz in einem Auslandlager quatschen! Es könnte der Tower eines nahen Flughafens sein....

DABS Date : 2022 JAN 05

Daily Airspace Bulletin Switzerland



Skyguide
KOSIF
Postfach
CH-8602 Wangen

DABS Date: 2022 JAN 05

Version 2 - generated: 05.01.2022 07:45 UTC

Telephone: +41 44 813 31 10
E-mail: kosif@skyguide.ch
DABS on the web:
<https://www.skybriefing.com>



Firings / Air-Areas / Warnings:

Firing-Nr AIP-Area NOTAM-Nr	Validity UTC	Lower Limit (m/ft AMSL or FL)	Upper Limit (m/ft AMSL or FL)	Center Point	Covering Radius	NOTAM Item E
! W2818/21	2100 - 2359	GND	2000m / 6600ft	464845N 0065639E	0.6 KM / 0.3 NM	TEMPO D-AREA ACT 4.1 KM SSE PAYERNE AD, RADIUS 0.6 KM (464845N0065639E RADIUS 0.3 NM). WX MEASUREMENTS BY REMOTELY PILOTED AERIAL SYSTEM, WHITE BLINKING PSN LGT WITH VISUAL RANGE OF AT LEAST 3KM. FOR INFO CTC TEL +41 79 893 93 31.

Activities not shown on the DABS Chart Side:

NOTAM-Nr	Validity UTC	Lower Limit (m/ft AMSL or FL)	Upper Limit (m/ft AMSL or FL)	Center Point	Covering Radius	NOTAM Item E
W0004/22	0630 - 1105 1215 - 1830	FL130	FL150	464500N 0080800E	181.5 KM / 98.0 NM	UPPER LIMIT AIRSPACE E OVER ALPS CHANGED TO FL130. REF VFR MANUAL GEN 1-0-5 PARAGRAPH 6.
W2407/21	0700 - 1600	GND	650m / 2100ft	472313N 0083300E	1.5 KM / 0.8 NM	UNMANNED ACFT ACT WILL TAKE PLACE OVER ZURICH CITY ALONG TR 472242.00N0083303.29E 472312.88N0083259.61E 472350.93N0083253.76E, BTN UNIVERSITY HOSPITAL ZURICH AND UNIVERSITY ZURICH IRCHEL, BOTH DIRECTIONS AT AND BLW 120M/400FT AGL. FOR INFO CTC +41 44 440 44 11.

For detailed information regarding the DABS see AIP Switzerland GEN 3.1-5 or VFR GEN 1-0-4.
! New or changed data regarding an earlier version of the DABS.

DABS

Im DABS werden nur Schiessen, welche höher als 250m AGL gehen, publiziert. Es ist also keine gute Idee, in einem Schiesstand zu landen, weil er nicht im DABS sichtbar ist.

Im Text auf der Rückseite stehen häufig Einträge von Aktivitäten, welche nicht auf der Karte eingezeichnet sind. Im Beispiel oben vom 5. Januar z.B. der Hinweis, dass der LR E über den Alpen bis um 1930 Uhr LT auf FL 130 begrenzt ist.

eDABS statt DABS:

Wer im DABS publizierte Aktivitäten in seinem LX oder XCSoar anzeigen lassen möchte, kann sich für ein eDABS anmelden. Hier findet ihr die Anleitung:

<https://www.flieger.news/neu-edabs-statt-dabs/>



Aussenlandeübungen mit Unterschreiten der Mindestflughöhe: im Gegensatz zur Schweiz, wo ein Fluglehrer für Notlandeübungen (z.B. mit TMG) die Mindestflughöhe unterschreiten darf, braucht es in Deutschland dafür eine spezielle Bewilligung. Deshalb müssen alle Fluglehrer wissen: für solche Übungen in der Schweiz bleiben, wenn ihr diese Bewilligung nicht habt!



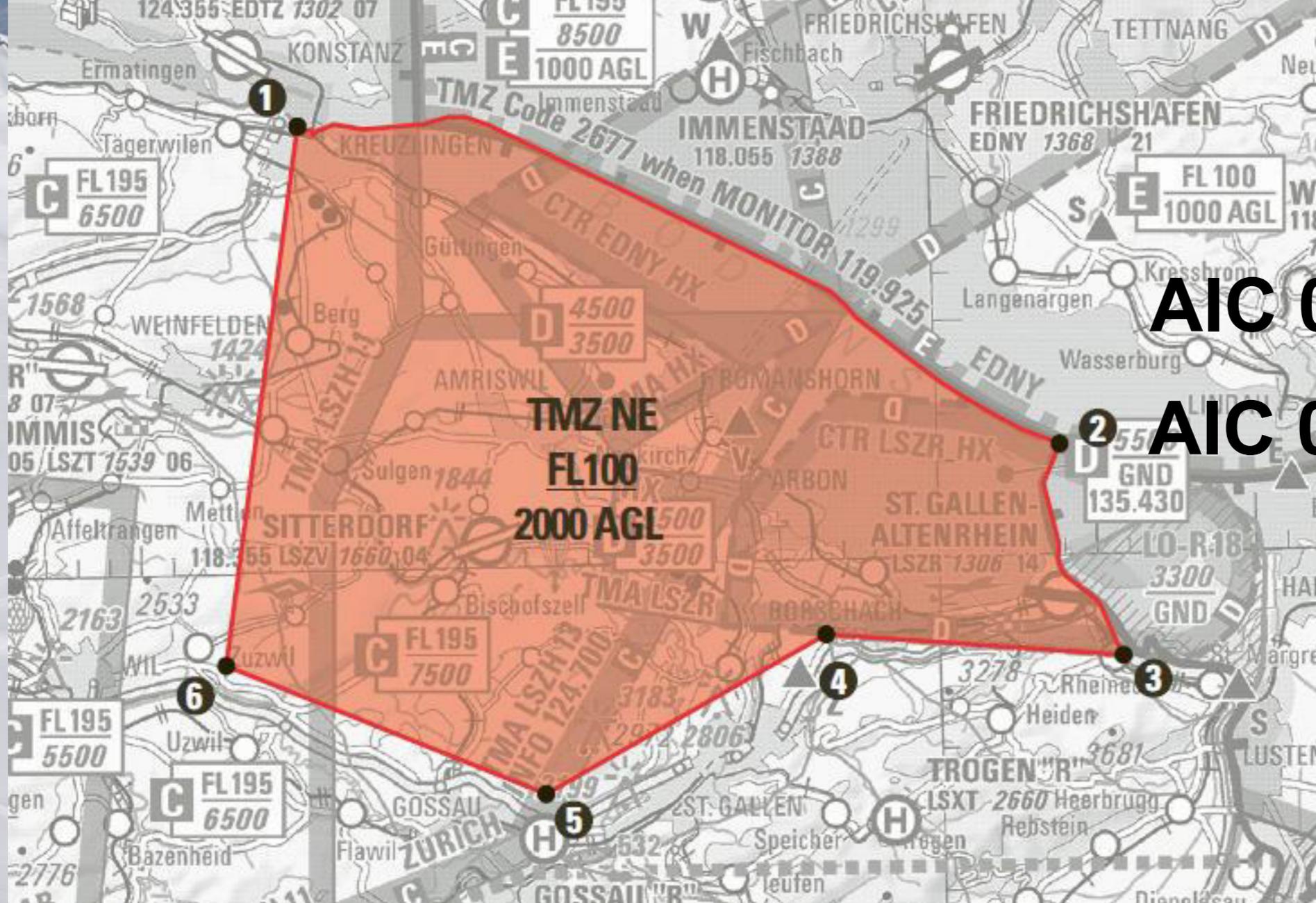
TMZ NE

Ab dem 24. März 2022 ist die TMZ NE in Betrieb im Luftraum E. Durch die Transponderpflicht sind die Verkehrsteilnehmer im An- und Abflugbereich Friedrichshafen und Altenrhein für die Flugsicherung und bordseitige Kollisionswarngeräte sichtbar, dadurch soll die Flugsicherheit verbessert werden.

Durchflug ohne Hörbereitschaft: innerhalb TMZ muss der Transponder obligatorisch mit Code 7000 betrieben werden - oder einem anderen von der ATC zugeteilten Code. Für Einzelfälle kann beim APP-Sektor ARFA um eine Durchflugbewilligung ohne Transponder angefragt werden, dann ist aber permanente Funkverbindung mit ARFA obligatorisch.

Verfahren mit Hörbereitschaft (vorläufig freiwillig): vor Einflug in die TMZ NE stellt der VFR-Pilot den Transponder Code 2677 und ARFA-Frequenz 119.925 MHz ein. Der VFR- Pilot macht *keine Verbindungskontrolle und keinen Erstaufruf*. Eine Kontaktaufnahme findet gegebenenfalls durch den ATCO statt. Nach dem Verlassen der TMZ NE wird die ARFA-Frequenz *ohne Abmeldung* verlassen und der Transponder auf den Code 7000 oder einen anderen operationell vorgeschriebenen Code gestellt. Die Radiotelefonie zwischen dem ATCO und dem VFR-Piloten erfolgt in Englisch oder Deutsch.

Ist ein Pilot in Kontakt mit Zürich Information kann er für das Durchfliegen der TMZ NE auch auf dieser Frequenz bleiben. Der Pilot meldet dem FIC Zürich seine Flugabsicht und behält den vom FIC zugeteilten Transponder Code. Das Einstellen des Transponder Codes 2677 und der AFRA-Frequenz 119.925 MHz entfällt entsprechend.



AIC 008/2021 A

AIC 007/2021 B

- Ohne Hörbereitschaft: Squawk 7000
Mit Hörbereitschaft: Squawk 2677 und 119.925

Es gibt leider viele Flarms, die nicht gut oder gar nicht funktionieren, weil sie eine nicht aktuelle Firmware haben, die Antenne schlecht positioniert ist etc. Sende- und Empfangsleistung können mit Tools auf diesen Webseiten kontrolliert werden:

Empfangsleistung:

flarm.com/support/tools-software/flarm-range-analyzer

Sendeleistung:

ktrax.kisstech.ch/flarm-liverange

Aus einer EASA-Meldung: Ein Fluglehrer musste eine Luftraum-Verletzung bei einem Schulungs-Streckenflug melden. Ein Luftraum bei Dübendorf wurde aktiviert. Das haben sie im Flugzeug aber nicht mitbekommen, weil offenbar beim Frequenzwechsel versehentlich die Lautstärke zurückgedreht wurde, was der Fluglehrer im hinteren Sitz nicht bemerkt hat. In einem anderen Fall sollte die Flugschülerin vorne unerwartet einen Transpondercode einstellen und wusste nicht wie. Zwei Beispiele, wie man als Fluglehrer „dreinlaufen“ kann... und dass bei Passagierflügen der Gast hinten sitzen muss, wenn das Flugzeug nicht uneingeschränkt von hinten zu bedienen ist, wissen wir ja auch.





Viele wissen nicht, dass der SFVS schon lange einen Verbandsarzt hat. Wir haben Stefan Drechsel am Vorstandsworkshop im November kennengelernt. Falls jemand Fragen zu medizinischen Belangen oder im Zusammenhang mit Fliegerärztlichen Untersuchungen gibt, wäre er euer Ansprechpartner.

Stefan Drechsel

drechsel@herzundsport.ch

Präsentationen des BAZL

Christian Hanke, Safety Officer des BAZL, hat uns am Workshop zwei Präsentationen gezeigt:

➤ **Was wurde im Reporting Portal gemeldet**

Im EU-Portal <https://aviationreporting.eu/> wurden im 2021 aus der Schweiz total 5283 Vorfallmeldungen gemacht. In der Präsentation findet ihr einige Auswertungen: Wie viele davon betreffen den Segelflug? Was wurde gemeldet? Wie ist der Vergleich mit anderen europäischen Ländern?

Präsentation: *WS2022_ReportingAnalysis.pdf*

➤ **Was ist Stay Safe?**

Die Statistik der Unfälle zeigt, dass die Anzahl in den letzten Jahren praktisch konstant geblieben ist. Die Plattform «Stay Safe» alle Akteure der General Aviation sensibilisieren, um hier eine Verbesserung zu erreichen. In Zukunft werden Regelmässig Beiträge zum Segelflug auf dieser Plattform erscheinen. Der Segelflugverband arbeitet an diesem Projekt mit.

Präsentation: *WS2022_SafetyPromotion.pdf*

Weblink: <http://staysafe.bazl.admin.ch/>