

## **Sicherheitsbulletin 2011/1 des Segelflugverbandes**

### **Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger**

Die neue Saison hat begonnen. Schon im März konnten sehr schöne Flüge realisiert werden. In den Alpen liegt relativ wenig Schnee und die sommerlichen Temperaturen Anfang April sorgen für Tauwetter bis in grosse Höhen. Ich freue mich schon auf einen weiteren Jahrhundertssommer ...

Ein sicherer Flug ist wie ein kompliziertes Puzzle. Wir müssen uns konzentrieren, damit wir die Teile richtig zusammenfügen. Unser Puzzle liegt zudem nicht auf einer stabilen Fläche. Deshalb will es immer wieder auseinander fallen. Wir müssen also dran bleiben, damit immer genügend Teile zusammen sind, so dass wir das Bild erkennen können.

### **Sicherheitsnetz Verein**

Unsere Segelfluggruppe ist unser nächstes Umfeld während unseren fliegerischen Aktivitäten. Hier lernen wir als Schüler, was gilt; unser Sicherheitsbewusstsein orientiert sich an den Fluglehrern und unseren Vereinskameraden. Gerade im Frühling haben die meisten Piloten ein Trainingsmanko und befinden sich im Trainingsbarometer nicht mehr im grünen Bereich. In vielen Vereinen sind Kontrollflüge empfohlen, z.T. Vorschrift. Ein Kontrollflug soll nicht als lästiges Hindernis möglichst kurz abgehakt werden. Jeder kann auf seiner Stufe davon profitieren. Ein guter Pilot kennt seine Schwächen. Ein guter Fluglehrer hilft auch einem erfahrenen Streckenfuchs gerne mit einer Übung, die er schon seit Jahren nicht mehr gemacht hat – sei es eine Seilrissübung oder wieder mal Vrillen ausleiten.

Wir kennen uns im Verein. Wenn ein Pilot mal „anders“ ist als üblich, dann ist es unsere Aufgabe, nachzufragen, ob alles in Ordnung ist. Es zieht uns nach der Winterpause in die Luft und das Wetter ist so gut, dass auf ungünstige Begleitumstände vielleicht zu wenig Rücksicht genommen wird. Diese sind z.B.:

- beruflicher Stress, dadurch keine Zeit für eine seriöse Vorbereitung,
- schlechte Verfassung, Kopfweg, Erkältung,
- Gruppendruck: die Kameraden haben alle schon schöne Strecken fliegen können, jetzt will ich auch mal!

Hier ist es unsere Aufgabe als guter Freund, mal nachzufragen, ob vielleicht ein Verzicht (oder ein Flug im Doppelsitzer) nicht die gesündere Option wäre.

### **Schwerpunktlage**

Die Schwerpunktlage beeinflusst das Flugverhalten eines Flugzeuges, je nach Typ mehr oder weniger. Wir müssen uns bewusst sein, wo sich unser Schwerpunkt befindet, vor allem, wenn wir häufig den Flugzeugtyp wechseln oder ein neues Flugzeug einweisen. Zu einer Einweisung gehört deshalb auch eine Schwerpunktberechnung mit den aktuellen Flugbedingungen. Der Fluglehrer sollte erklären können, wie sich eine veränderte Schwerpunktlage auswirkt. Bei der ASK 21 z.B. nimmt die Wirksamkeit des Höhenruders zu, je weiter hinten der Schwerpunkt ist. Damit kann für einen leichten Schüler, der immer mit einem schweren Fluglehrer am Doppelsteuer fliegt, der erste Alleinflug mit einem deutlich anderen Flugverhalten verbunden sein!

Vereinsinterne Fluglehrer-Refresher bieten eine gute Gelegenheit, Schwerpunktberechnungen zu machen und mit verschiedenen Schwerpunktlagen zu fliegen.

### **Schleppflüge**

Seit einigen Jahren können wir mit Ecolight-Flugzeugen schleppen. Dadurch werden Schlepps ökologischer und ökonomischer. Als Segelflieger fühlt man die Thermik besser und die Schleppgeschwindigkeit ist in einem angenehmen Bereich. Wir müssen uns aber auch bewusst sein, dass die Massenverteilung im Schlepp anders ist, wir haben als Segelflieger für einmal mehr „Gewicht“ als das Motorflugzeug! Das merkt auch der Schlepppilot, extreme Schlepplagen werden deshalb kritischer. Insbesondere im Schleppflug am Hang ist der Hangabstand den Verhältnissen und auch dem leichteren Ecolight-Flugzeug anzupassen und wir als Segelflieger müssen noch aufmerksamer unsere Schleppposition einhalten.

Ganz allgemein gilt im Schlepp für beide Piloten das MOTTO: Aufmerksam sein und präzise fliegen!

### **Keine Luftraumverletzungen!**

Natürlich, werdet ihr sagen, sind wir gut vorbereitet, halten die Lufträume ein, verlangen die nötigen Freigaben. Schliesslich schneiden wir uns mit Luftraumverletzungen nur ins eigene Fleisch. Selbstverständlich gilt dies auch im Ausland. Alle, die grosse Strecken fliegen, müssen einen deutlichen Mehraufwand treiben, um bereit zu sein, früh genug die nötigen Freigaben zu verlangen. Leider gab es am Föhnwochenende im März eine Reklamation der ATC Innsbruck. Schweizer Segelflieger haben sich erst angemeldet, nachdem sie bereits weit im kontrollierten Luftraum waren. Die Flugsicherung von Innsbruck hat den Ruf, sehr segelflugfreundlich zu sein. Wir wollen dieses gute Einvernehmen nicht aufs Spiel setzen.

Mit den folgenden Links könnt ihr euch mit dem Tiroler Luftraum vertraut machen:

<http://eaip.austrocontrol.at/kml.php>

[http://www.streckenflug.at/news/Luftraumstruktur\\_LOWI\\_2010.pps](http://www.streckenflug.at/news/Luftraumstruktur_LOWI_2010.pps)

[http://www.streckenflug.at/news/vfr\\_ifr\\_nav.zip](http://www.streckenflug.at/news/vfr_ifr_nav.zip)

Ich wünsche euch viele schöne, sichere Flüge!

Kehrsatz, 19. April 2011, Roland Bieri