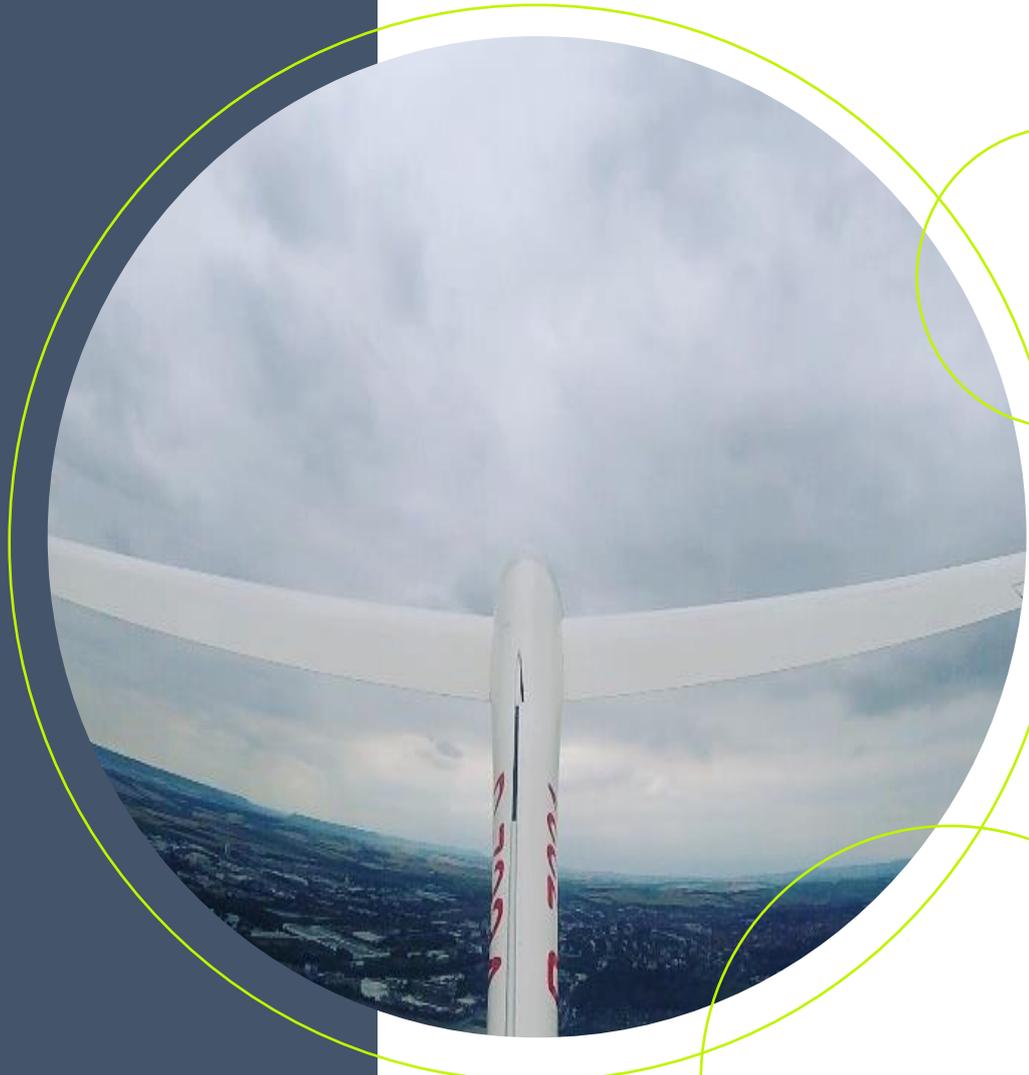




# SICHERHEITS NEWSLETTER



## IN DIESER AUSGABE

### Allgemeines

Was ist neu im Jahr 2020? Ein paar Infos zur rechtlichen Lage und nützliches.

### Sicherheit von Vereinsflugzeugen

Vier-Augen-Prinzip anhand des Unfalls einer DG808 vom 27.05.2018, Anstöße der BFU und weiteres.

### Flugbetrieb

Eine Anregung zu Sicherheitsbereichen, Hinweise zu Windenseilen und weitere gute Tipps für einen späten, aber sicheren Saisonstart.



## AUßERDEM:

Ich möchte gerne wieder im Rahmen des Sicherheitsbriefings auf unser Ticketsystem hinweisen: Unter <http://sfv-hoya.de/sicherheit/> findet ihr immer noch unser Meldesystem zu Vorfällen aus dem Flugbetrieb. Diese müssen nicht katastrophal sein. Eine Meinungsverschiedenheit zwischen Fluglehrer und Flugschüler oder ähnlichem ist manchmal schon genug, um die Gemüter aufzuheizen und zu einer Fehlerkette zu führen. Nehmt euch also bitte die Zeit, und anonymisiert den Vorfall (oder auch nicht, es wird keiner bestraft, Fehler sind menschlich) und schildert ihn so gut es geht. Wenn möglich werden wir diese Fälle aufarbeiten und im nächsten Jahr in dieses Briefing einfließen lassen.

## ALLGEMEINES

Als ersten Punkt möchte ich gerne auf einen Newsletter hinweisen, welcher von der Bremer Luftfahrtbehörde herausgegeben werden soll, und in gegebenem Falle alle Bezieher informiert. Zu finden ist er unter [www.wissenschaft-haefen.bremen.de](http://www.wissenschaft-haefen.bremen.de)

In der letzten Ausgabe der Luftsport-Magazine wurden zwei Sicherheitsvorträge aus dem letzten Jahr etwas gekürzt dargestellt. Wer sich dort weiter informieren möchte, sollte dies gerne tun. Zu finden sind sie auf den Seiten .... Die wichtigsten Infos sind aber der Hinweis auf einen ständig eingeschalteten Transponder, Flarm etc., der Verweis auf die EU Verordnung 965/2012, oder zum Beispiel dass Überflüge mindestens in 500ft AGL (152.4m) oder 1000ft(dicht besiedelt) passieren. In der EU Verordnung finden sich Richtlinien zu allem möglichen, diese sind aber für den Segelflieger eher ungeeignet, deshalb besteht für uns die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976, die ihr unten in der Link-liste unter (1) auch auf Deutsch findet.



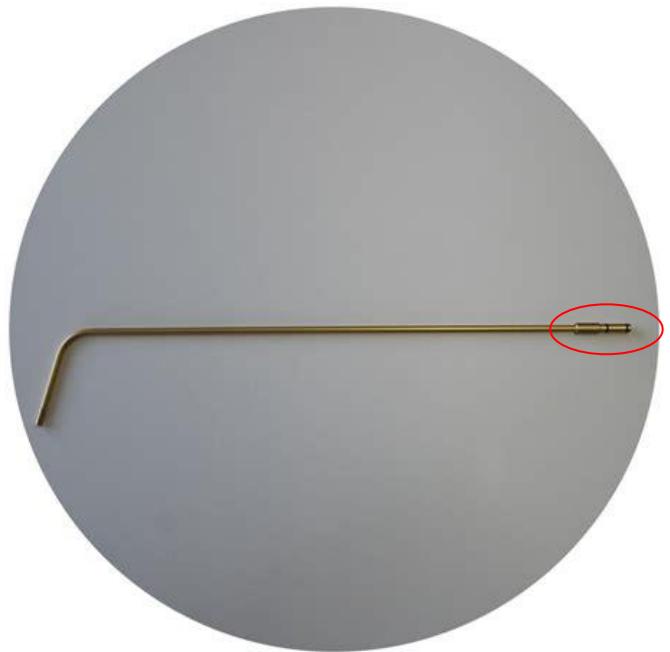
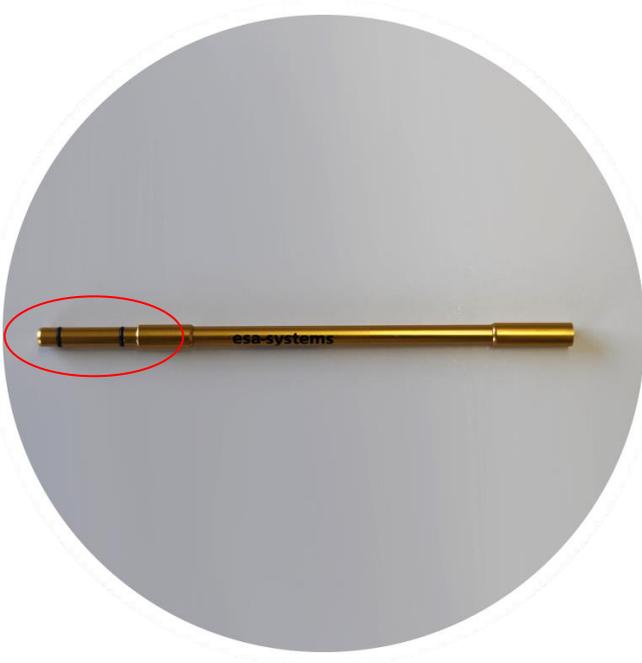
## SICHERHEIT VON VEREINSFLUGZEUGEN



Anhand des Unfalls einer DG-808 am 27.05.2018 lassen sich einige interessante Erkenntnisse gewinnen: Der Pilot startet in Mosbach unter Motor, schaltete diesen ab und geriet ins Trudeln. Den Aufschlag auf einem Feld 2km vor seinem Zielflugplatz hat er nicht überlebt. Man erkennt deutlich auf dem Foto, dass der Heckkuller noch am Flugzeug befestigt ist. Der Schwerpunkt der DG808 lag zum Unfall Zeitpunkt 2,31cm hinter der maximal zulässigen Rücklage. DG Flugzeugbau vermerkt auf der Firmenwebsite zum Thema Schwerpunktlage eines Segelflugzeugs: "Ein Flug hinter der hinteren Grenze ist lebensgefährlich." Da der Pilot auf Hinweise über Funk nicht reagiert hat, scheint hier, wie so oft, das Schweizerkäse-Modell zu greifen. Trotzdem ist festzuhalten: **Es ist die Pflicht aller am Flugbetrieb teilhabenden, gegen Vorkommnisse, die zu einer Gefahr für Lebewesen oder Sachgüter führen können, unverzüglich zu handeln, um diese abzuwenden.** Hätte man den Piloten noch am Boden von seinem Fehler in Kenntnis gesetzt, so wäre er sicherlich nicht gestartet. Dabei gilt: **Nicht warten, bis der Strafbierkasten fällig wird und der Pilot selbst aussteigen muss, um den Kuller zu entfernen, sondern direkt handeln und sich gegenseitig helfen.**

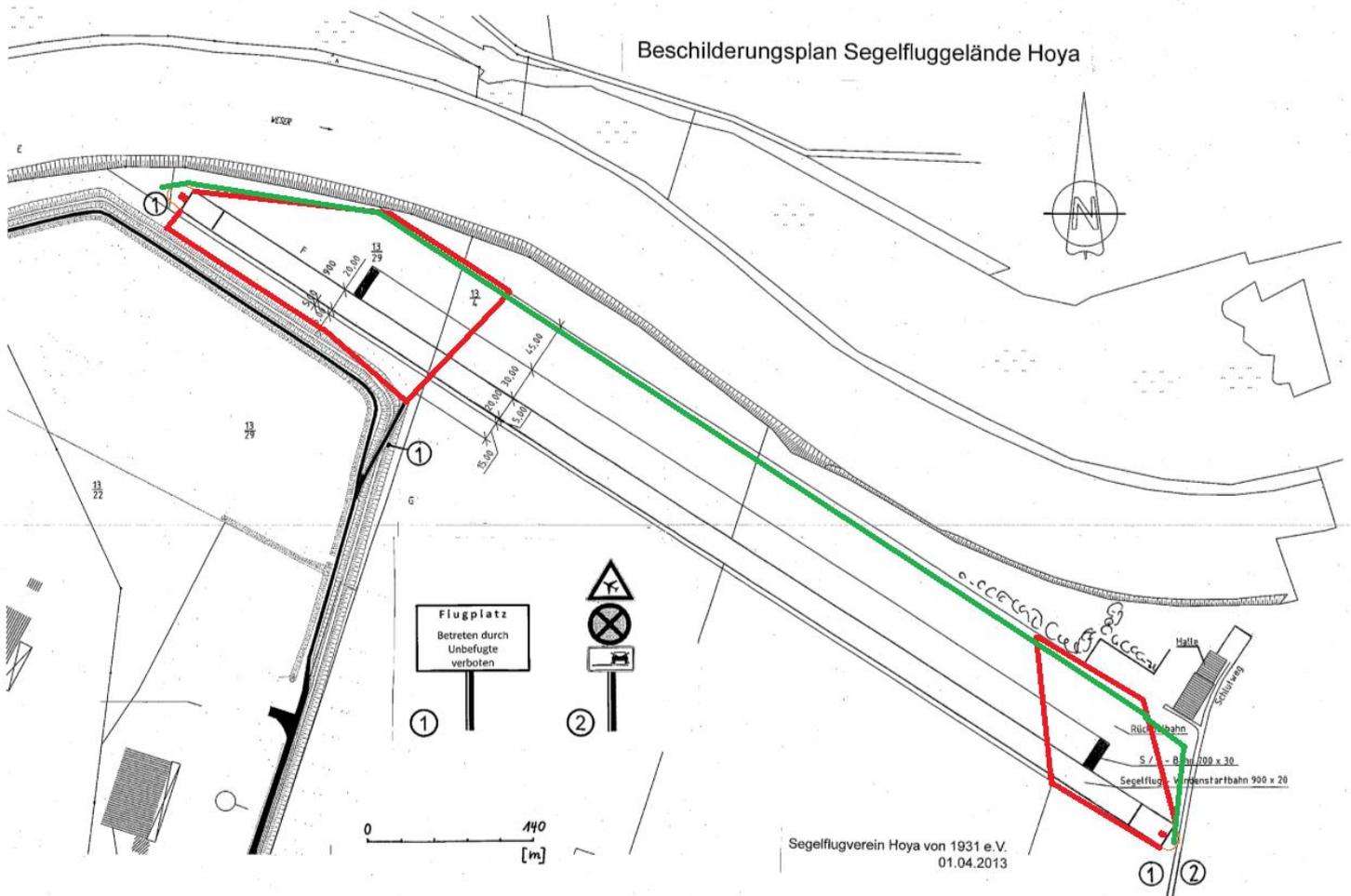
## DISCUS 2C PITOT UND TEK

Es ist im vergangenen Jahr vorgekommen, dass das Pitotrohr und die TEK-Düse bei unserem Discus verkehrt angebracht wurden. **Die Folge ist ein Ausfall der Fahrtanzeige.** Durch eine gleich konstruierte Aufnahme ist dies leider ohne weiteres möglich. Man kann an den Bildern erahnen, wie ähnlich (zumindest von der Aufnahme) beide sich sind.



## FLUGBETRIEB

**Sicherheitsbereiche:** Es ist während meiner Windenfahrerdienste vermehrt vorgekommen, dass Fahrzeuge im Fallbereich des Windenseils auf ein neues Ausziehen der Seile gewartet haben. Meine Anregung hierzu wäre, bestimmte „Sicherheitsbereiche“ einzurichten. Hierbei wäre Rot ein Bereich in dem sich nicht aufgehalten wird, und die grüne Linie der Weg einer direkten, nicht zu unterbrechenden, Bewegung von der einen Platzseite zur anderen darstellt. Ob diese Idee anwendbar ist, soll in den nächsten Wochen gezeigt werden.



**Ruderanschlüsse:** Der tragische Absturz der Ka6CR in Braunschweig ist uns allen sicherlich noch gut im Gedächtnis geblieben. Auch dieses Thema möchte ich trotzdem noch einmal beleuchten: **Ein aufgerüstetes Flugzeug aus der Halle ist so zu checken, als wäre es frisch aufgerüstet.** Heißt: es müssen alle nicht einsehbaren Bereiche auf Fremdkörper (z.B. Tiere) überprüft werden, und alle nicht durch die Konstruktion des Flugzeuges automatisch erfolgende Ruderanschlüsse auf Korrektheit und Kraftschlüssigkeit geprüft werden.

# WINDENSEILE

Nach der langen Saisonpause für viele von uns soll es nun wieder sicher mit der Saison 2020 losgehen. Doch wo lauern die größten Gefahren für uns? Die Routine ist ein ständiger Begleiter in der Fliegerei, birgt sie doch aber auch die größten Gefahren. Wohin also mit den Windenseilen? **Als Faustregel: Das Seil stets auf die windzugewandte Fläche ausziehen, und das windabgewiesene Seil benutzen, auch wenn das Seil falsch ausgelegt wurde.** Das nichtbenutzte Seil mindestens 15m aus der Schleppstrecke ziehen, sodass es bei einer Bodenberührung nicht erfasst wird. **Den Seilfallschirm auf jeden Fall trennen.**



## PASSEND ZUM VORANGEGANGENEN THEMA HIER NOCH EINE GRAFIK ZUM WINDENAUFBAU:

### Geltende Bestimmungen, Handbücher Aufgaben und Verantwortung des Windenfahrers

Bei südlichen Winden ist die Winde so aufzubauen, dass das Vorfeld, der Aufrüstplatz und der Bereich vor der Tankstelle nicht durch herunterfallende Seile gefährdet sind.



#### 2.1.2 Wetterbedingungen (Ref.: S.B.O.)

Bei Gefährdung von Personen außerhalb und innerhalb des Flugplatzes durch herabfallendes Startwindenseil darf der Flugbetrieb nicht aufgenommen oder fortgesetzt werden. Dies gilt auch zur Vermeidung möglicher Sachbeschädigungen. Dieser Umstand ist insbesondere bei stärkerem Seitenwind zu beachten.



Danke an Ulla für die Präsentationen als Anschauungsmaterial!

## NOCH ETWAS IN EIGENER SACHE

Am 20.03.2020 startete eine Rafale der französischen Luftwaffe mit einem Passagier zu einem „Rundflug“.

Noch im Anfangssteigflug schoss sich der Fluggast mit seinem Schleudersitz bei einem hochbelastenden Startmanöver (3,7G) und einer folgenden Entlastung (-1G) selbst aus dem Jet. Die Unfallursache ist auf ein unzureichendes Startbriefing und auf die schlechte Ansnallsituation des Gastes zurückzuführen. Diese Situation hat für mich starke Ähnlichkeit zu einem Seilriss. Erst starke Beschleunigung durch Anschleppen und Startphase, dann Entlastung durch Fahrtaufholen. Der Artikel in der letzten Ausgabe des Aerokuriers ist sehr lesenswert. Ich denke wir als Segelflieger können daraus lernen, dass ein Fluggast schnell unerwartet reagieren kann. Deshalb beim Start immer den Fallschirm und die Sitzgurte überprüfen und ggf. festziehen. Und zwar nicht der Pilot, sondern ein Starthelfer.

