

Die folgenden Erklärungen sollen den Safety-Officern bzw. den Cheffluglehrern die nötigen Hintergrundinformationen liefern, um in den Briefings die Empfehlungen des Safety Workshops vorzustellen.

Im Weiteren verweisen wir auf die Website des Segelflugverbandes wo unter dem Link „Flight Safety > Workshop“ die Dokumente des Workshop 2011 zu finden sind. Die Präsentation „SW2011_Präsentation_Empfehlungen_GS_FLARM.pdf“ eignet sich hervorragend, um die Empfehlungen vorzustellen. Herzlichen Dank an Patrick Hofer für die Zusammenstellung.

Segelflugzeuge und Gleitschirme

Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen

Der Anlass zeigte auf, dass ein grosses gegenseitiges Informationsbedürfnis besteht. Es gibt gravierende Unterschiede zwischen Segelflugzeugen (SF) und Gleitschirmen (GS). In den Gruppendiskussionen, bei welchen auch Gleitschirmpiloten beteiligt waren, kristallisierten sich folgende Schwerpunkte heraus:

- GS sind vertikal beschränkt steuerbar. Durch Böen, Randwirbel (z.B. von SF) kann der Schirm plötzlich einklappen, was zu einem Durchsacken führt. Deshalb sollen GS nur mit grossem Abstand unterflogen werden
- GS können SF schlechter sehen als umgekehrt (kleinere Silhouette, weniger farbig)
- SF sind besser und präziser steuerbar als GS
- schwache Aufwinde sorgen dafür, dass sich SF und GS auf kleinerem Raum stauen und führen so zu kritischen Bedingungen
- Aussage eines GS-Piloten: Wenn in einem Schlauch SF um mich herum kreisen, kann ich den Schlauch nicht verlassen. Erst wenn die SF den Aufwind verlassen, kann der GS auch den Aufwind verlassen. In dieser Zeit ist er bereits in die „Wolke“ hochgestiegen und macht unfreiwilligen Wolkenflug
- unklare bzw. verschiedene Drehrichtungen vergrössern das Kollisionsrisiko
- wegen der schlechteren Steuerbarkeit und dem wesentlich tieferen Tempo des GS reicht die verfügbare Zeit für den GS kaum aus, im Hangflug die Vortrittsregelungen gegenüber einem SF einzuhalten. Deshalb überlassen SF den GS am Hang den Vortritt

Weitere Empfehlungen

In vielen Segelfluggruppen gibt es auch GS-Flieger. Dies bietet uns die Chance, miteinander Erfahrungen auszutauschen, ev. sogar einen Gleitschirmflug zu machen. Gleitschirmflieger aus der Region können auf den Flugplatz eingeladen werden. So können sie den Flugbetrieb kennen lernen, vielleicht einen Passagierflug machen. Damit gewinnen wir vielleicht ein paar neue Segelflieger.

Literatur: Theoriebuch für Gleitschirmfliegen: „Gleitschirmfliegen“ von Lötscher/Zeller (ISBN: 978-3-9520535-0-8, ca. CHF 40.-)

Verhalten bei FLARM-Warnungen, wenn das andere Flugzeug nicht gesehen wird

Technische Aspekte des FLARM findet ihr in der Präsentation „Safety Workshop 2011_Ausweichen_Handout.pdf“ auf der SFVS-Webseite. Zusammenfassung der wichtigsten Punkte:

- die FLARM-Anzeige bezieht sich auf den GND-Track, d.h. bei starkem Wind muss berücksichtigt werden, dass 1 bis 2 Leuchtdioden seitliche Abweichung möglich ist, (siehe Präsentation)

- es gibt mit den heutigen FLARM wenig Fehlwarnungen, folglich ist bei einer Warnung ziemlich sicher auch ein Flugzeug in der Nähe
- die Balkenanzeigen der ersten FLARM-Geräte von 2004 können mit einem externen Kompassrosendisplay ergänzt werden (>Empfehlung)

Kernaussagen der Gruppendiskussionen

- wichtig ist bei einer FLARM-Warnung die volle Konzentration auf die Luftraumbeobachtung, schwerpunktmässig in der gemeldeten Gefahrenrichtung.
- präventive, **leichte** Kursänderungen machen, damit man besser erkannt wird. **Starke** Bewegungen vergrössern das potentielle Kollisionsprofil. (Anmerkung: aus diesem Grund wurde auch vertreten, dass gar keine „Ausweichbewegung“ gemacht werden sollte). Deshalb soll erst bei Sichtkontakt ausgewichen werden.
- tendenziell wird ein Ausweichen nach rechts empfohlen (wie dies nach Gesetz vorgeschrieben ist).

Weitere Empfehlungen:

- Nachrüsten der FLARM in den Segelflugzeugen – Ergänzung der alten FLARM von 2004 mit einem externen Kompassrosendisplay, Sprachanzeige einbauen (Triadis, LX etc.), Schleppflugzeuge mit FLARM ausrüsten
- Zwang zum obligatorischen FLARM-Einsatz in Gruppen, auf Flugplätzen, in Lagern etc.