



**Safety Officer**

## **SGS SAFETY FLASH 02 2009**

### **Zusammenfassung der Vorfälle im SGS Flugbetrieb 2009**

Die Schmerlat Flugsaison 2009 liegt hinter uns. Einmal mehr habe ich für euch die mir bekannten relevanten Vorfälle des vergangenen Jahres zusammengestellt:

- **Capot Verriegelung Ventus**

Vorfall: Bereits nach dem Start im Schlepp hört der Pilot ein ungewöhnliches Strömungsgeräusch.

Analyse: Nach dem Klinken und dem Einfahren des Rades ist das starke Strömungsgeräusch noch immer vorhanden. Auch nachdem die Lüftungsklappe geschlossen wurde, ist immer noch ein Luftzug spürbar. Daraus folgte, dass das Capot nicht richtig geschlossen war.

Massnahmen: Sofort landen, nicht schnell fliegen, Hand auf Capotrand. Anflug und Landung ohne etwas Auffälliges. Tatsächlich war der Verriegelungsbolzen wohl ausgefahren aber über dem Stehbolzen mit dem Loch.

Feststellung: Das Capot wird vom Fahrtwind nicht aufgezogen sondern angedrückt, wenigstens bei langsamer Fahrt und ohne Schieben.

Wie ist es dazu gekommen?

Zitat: "Startaufstellung: Alles überprüft startbereit. - Ich wollte dem Hilfsmann noch etwas mitteilen. Öffne das Capot mache die Mitteilung, schliesse das Capot, verriegle mit Handgriff - aber eben in nicht ganz geschlossener Stellung. Lage des Verriegelungsknopfes genügte mir zur Bestätigung, dass das Capot geschlossen ist."

Fazit: Ungewohnte Tätigkeiten in der Startsequenz sind gefährlich! Capot Verschluss muss visuell geprüft werden ob Bolzen in Stehbolzen am Rumpf eingefahren ist.

- **Kopfstand Piper**

Vorfall: Im Rahmen eines Einweisungsfluges auf unsere Piper HB-OIO will der Fluglehrer dem Schüler demonstrieren, wie unterschiedlich die Lageänderung bei Start bzw. Landung aussieht im Vergleich zum Bugradflugzeug Robin. Dazu wird mit gedrückten Bremsen Gas gegeben und

gleichzeitig durch stossen am Höhensteuer das Heck angehoben. Das Manöver lässt sich jedoch wegen unklarer Absprache zwischen den Piloten nicht wie geplant kontrollieren und endet mit einem „Kopfstand“. Dabei stellt der Motor ab und der Propeller wird verbogen.

Analyse: Das geplante Manöver mag bei anderen Heckradflugzeugen möglich und sinnvoll sein. Bei unserem im Verhältnis zur Motorisierung leichtgewichtigen Piper ist es jedoch kaum zu beherrschen und deshalb besser zu unterlassen. Vielmehr ist es wichtig, am Boden beim Rollen das Höhensteuer immer gezogen zu halten.

Massnahmen: Der Motor wurde fachmännisch überprüft und hat den Vorfall glücklicherweise unbeschadet überstanden. Der Propeller musste ersetzt werden.

- **Luftraumverletzung während NATO Gipfel**

Vorfall: Anlässlich des NATO Gipfels in Strassburg mit versammelter Polit-Prominenz erliess die deutsche Flugsicherung ein grossräumiges Flugbeschränkungsgebiet, welches vom Rheintal bis tief in den Schwarzwald hinein reichte. Zwei SGS Segelflugzeuge wurden im Raum nördlich von Winzeln von einem deutschen Polizei Hubschrauber abgefangen und aus dem Sperrgebiet hinaus begleitet. Die Piloten mussten ihre Personalien und eine Stellungnahme abgeben.

Analyse: Obwohl die Information einigen SGS-lern bekannt war, wurde das NOTAM bz. Sperrgebiet am Schmerlat Briefing nicht erwähnt. Die betroffenen Piloten wussten denn auch von nichts. Schade, dass hier der interne Informationsaustausch nicht funktionierte.

Massnahmen: Die Flugdienstleiter Checkliste wurde ergänzt, damit in Zukunft auch deutsche NOTAMS die unser Fluggebiet betreffen, bekannt werden. Wir alle sind aufgerufen, solche sicherheitsrelevanten Informationen besser untereinander auszutauschen. Im Zeitalter von E-Mail ist dies ja wirklich nur ein kleiner Aufwand!

Kommentar: Es zeigt sich, dass heute offizielle Staatsbesuche oder auch Grossanlässe wie eine Fussball WM oder ein WEF Davos sehr schnell und vermehrt Flugbeschränkungen verursachen. Man befürchtet offensichtlich Störungen aus der Luft. Solche Veranstaltungen sind ja jeweils in den Medien breit präsent und in diesen Fällen gilt für uns eine erhöhte Aufmerksamkeit!

- **Luftraumverletzungen durch Robin**

Vorfall: Nach der Aktivierung des neuen Mode-S Transponders wurden unseren Robin Piloten an den ersten zwei Flugtagen **4(!)** Luftraumverletzungen in der TMA Zürich nachgewiesen. Neben einem Schlepp in Richtung Zürcher Oberland war auch ein Rundflug im Raum Klettgau-Hallauerberg betroffen. In jedem Fall flog die Maschine höher als was ohne Bewilligung erlaubt gewesen wäre.

Analyse: Ein eingeschalteter Mode-S Transponder erlaubt es der Flugsicherung neben der Höhe auch die Immatrikulation eines Flugzeuges auf dem Radarschirm zu erkennen. Die Ermittlung des Halters ist dann nur noch ein kleiner Schritt.

**Wenn wir ehrlich sind, stellt sich die Frage, wie viele ähnliche Fälle in der Vergangenheit wohl passierten, die nie bekannt geworden sind...?**

Massnahmen: In der Winterpause wurden Refresher- und Weiterbildungskurse zum Thema VFR Navigation und Voice durch Ernst Gantenbein organisiert. Besten Dank Ernst für deinen grossen Einsatz!

- **Höhenüberschreitung in SH S und SH N durch Schleppzug**

Vorfall: Die Segelflurgäume Schaffhausen Süd und Nord wurden bis um 1800 Uhr angemeldet. Alle Segelflugzeuge waren bereits gelandet. Um 18.08 Uhr startet der Schleppzug mit Robin und ASK-21 einsitzig mit der Absicht einen Akrotrainingsflug auf 1800 M.ü.M durchzuführen. Beiden Piloten war nicht bewusst und der Flugdienstleiter realisierte zu spät, dass die Segelflurgäume für den geplanten Flug nicht mehr zur Verfügung standen. Skyguide identifizierte die Eindringlinge mittels Tanspondersignal und reklamierte telefonisch noch bevor das Schleppflugzeug wieder gelandet war.

Für weitere Details zu diesem Fall siehe SGS Safety-Flash 02-2009.

Analyse: 18.00 Uhr als Limite für die Höhenfreigaben im Sommer ist relativ früh und muss speziell beachtet werden. Obwohl die Endverantwortung, wie fast immer, auch hier beim Piloten liegt, wäre natürlich eine Information oder Warnung durch den Flugdienstleiter oder einen aufmerksamen Helfer hoch willkommen gewesen.

Massnahmen: Eigens zu diesem Fall wurde der Safety-Flash 02-2009 erstellt und allen Aktivmitgliedern verschickt.

Im Vergleich zu den letzten Jahren sehe ich eine Verlagerung der mir bekannten Vorfälle mit weniger rein fliegerischen Problemen hin zu Luftraumverletzungen. Die neuen Mode-S Transponder halfen mit, diese Problematik aufzuzeigen und sind deshalb bezüglich Sicherheit ein Gewinn. Nun ist es wichtig, dass wir aus diesen Erfahrungen die richtigen Lehren ziehen.

Mein Ziel für das nächste Jahr lautet darum: **Keine Luftraumverletzungen durch SGS Piloten!**

Zum Schluss noch meine Kontakte zur Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen:

Handy 078 654 95 06, Privat 052 624 10 85.

E-mail [ernst.rahm@bluewin.ch](mailto:ernst.rahm@bluewin.ch)

Im Zweifelsfall lieber eine Meldung zuviel als eine zuwenig!

Schaffhausen, Dezember 2009

Ernst Rahm

Safety Officer Segelfluggruppe Schaffhausen