

## Sicherheit

Am Flugplatz Wr. Neustadt West passiert es immer wieder, dass Schlepppiloten die Platzrunde verkürzen und es dadurch zu gefährlichen Begegnungen zwischen Motor- und Segelfliegern kommt, da sich die Segelflieger im Landeanflug zum Windenstartplatz befinden. Im Platzbereich ist es für alle Piloten wichtig hinauszusehen und den Funk abzuhören. Für den Motorflieger ist oft keine Information vorhanden, da die Segelflieger beim Windenschlepp nicht funken. Generell soll die Frequenz nicht mit sinnlosen Meldungen überlastet werden. Die Motorflugzeuge steigen sehr oft dort ab, wo viel Segelflugverkehr ist (Grund Zeitersparnis).

Aber nicht nur im Platzbereich ist es wichtig hinauszusehen, sondern auch auf Strecke (nicht mit Zander „herumspielen“).

Wer ist für die Sicherheit zuständig? Ist es der Pilot oder eine Behörde? An wen wendet man sich, wenn man Probleme erkennt oder Ideen für die Flugsicherheit hat? Fest steht, dass Fluglehrer durch ihre Ausbildungstätigkeit sehr wichtig sind die Sicherheit insgesamt zu erhöhen. So sollen Standards in der Ausbildung bei Fluglehrerbesprechungen festgelegt werden.

Beim Windenstart kann es bei bestimmten Funkgeräten passieren, dass sie dem Piloten entgegen kommen und die Manövrierfähigkeit stark beeinträchtigen. In Deutschland sind aus diesem Grunde drei Tote zu beklagen. Auch in Österreich ist es zu einem Zwischenfall gekommen, der der Austrocontrol gemeldet wurde. Passiert ist allerdings nichts. Die Konstruktion des Gerätes ist sehr mangelhaft.

Niemals in unlandbares Gelände einfliegen, in der Hoffnung der Motor würde einem notfalls retten! Es kann passieren, dass der Motor nicht anspringt bzw. nach kurzem Lauf wieder stehen bleibt. Oft fehlt es an der Organisation, dass Informationen über technische Probleme verbreitet werden.

Viele Flugplatzpisten in Österreich sind für eigenstartfähige Segelflugzeuge zu kurz. Aus Sicherheitsgründen startet man dann am Besten mit einem Schleppflugzeug.

Ängstlichkeit schadet nicht!

Wieviele Unfälle passieren aufgrund technischer Mängel und wieviele haben menschliche Ursachen? Es wird geschätzt, dass 95 % der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.

Vor allem bei „Ho-Ruck“-Aktionen wird vergessen den Spornkuller zu entfernen (besonders wichtig beim Blantik).

Was ist die „gefährlichste“ Segelflugperiode? Sehr gefährlich ist es zu Beginn der Saison (meist ist die Aufmerksamkeit aber noch hoch). Gefährlich ist auch der Monat September (Saisonausklang).

Häufig ist unter den Segelfliegern auch eine „Macho-Einstellung“ festzustellen.

Wird es auf der Rennstrecke aufgrund der Regeländerung gefährlicher? Laut Einschätzung von Christian Hynek sind bis jetzt schon ca. 80% der Kilometer auf der Rennstrecke zurückgelegt worden. Das wird sich auch mit der neuen Regel nicht viel ändern.

Berichte von Beinahe-Kollisionen:

- Geradeausflug am Hang der Messnerin mit 150 km/h. Zwei Meter unterhalb zischt ein anderes Flugzeug mit 170 km/h vorbei.
- Gemeinsames Kurbeln in gleicher Höhe in einem Bart. Plötzlich ändert der andere Pilot die Drehrichtung.

Nie davon ausgehen, dass der andere einen sieht! Bringt der Rückspiegel etwas? Wolfgang Janowitsch findet den Spiegel beim Kurbeln schon als angenehm.

Neben der Gefahr des Zusammenstoßes ist die größte Gefahr beim Segelflug der Strömungsabriß. Es gibt zwar Anstellwinkel-Messer, die allerdings sehr spät reagieren. Wichtig ist, dass der Pilot die „natürlichen“ Anzeichen des Abrißes bemerkt. Wahrscheinlich wird die Sensibilität diesbezüglich durch den Stress reduziert. Besonders gefährdet sind sehr erfahrene Piloten nach mehr als zehn Flugstunden sowie Anfänger bei einer Außenlandung.

In der Landekurve werden häufig Fehler gemacht. Die Ursache liegt oft in einer falschen Landeeinteilung. Häufig beendet man den Gegenanflug zu früh, da man das Landefeld nicht mehr sieht. Technische Geräte helfen in solchen Situationen nur wenig. Hilfe zum Einkurven in den Queranflug: Sekunden zählen. Die Landeeinteilung ist weltweit immer anwendbar (auch bei Außenlandungen). In LOXN ist es schwierig, die richtige Landeeinteilung zu lernen, da es „egal“ ist, ob man einen Kilometer kürzer oder länger landet.

Beim Landen soll man den Aufsetzpunkt im Auge behalten und nicht vorrangig den Stillstandspunkt.

Durch einen langen Endanflug wird viel Stress genommen, da man mehr Zeit zum Überlegen und Korrigieren hat. Wenn man richtig aufsetzt ist bei einer Außenlandung die Wahrscheinlichkeit zu überleben sehr hoch, Abschmieren in der Landekurve ist meist tödlich.

Der Wert am Höhenmesser darf für die Landeeinteilung keine Rolle spielen, das Gefühl muss vorrangig für die Landeeinteilung sein, da der Wind bei der Landung eine große Rolle spielt. In der Schulung kann man bspw. den Höhenmesser zukleben und so das Gefühl trainieren.

Welche Entscheidung trifft man, wenn es knapp wird den Flugplatz zu erreichen? Eine sichere Außenlandung oder doch versuchen den Platz zu erreichen? Das Heimkommen ist sehr verlockend und viele Piloten versuchen eine Außenlandung zu vermeiden, da dies mit Unannehmlichkeiten verbunden ist. Allerdings wird damit mindestens eine Alternative aufgegeben. Wenn man eine Alternative aufgibt, krampft sich häufig der Bauch ein. Besser ist es, sich auf das Gefühl zu verlassen und nicht dem Endanflugrechner.

Wie trimmt man das Flugzeug? Eher kopflastig oder eher schwanzlastig? Angenehmer ist es, wenn das Flugzeug leicht kopflastig getrimmt ist. In Mauterndorf wird in der Schulung auch leicht kopflastig geflogen (mit dem Aspekt der Sicherheit). Im Wettbewerb ist man mit kopflastiger Trimmung tendenziell ein bisschen schneller.

Vor allem in den Bergen ist es wichtig, das Flugzeug sehr gut zu kennen - Gefühl für das Flugzeug entwickeln (Horizont, Fahrtgeräusch etc.). Jedes Flugzeug hört bei einer gewissen Geschwindigkeit auf zum Fliegen - immer bald genug nachdrücken bzw. nachlassen.

Wie ist der physische Zustand des Piloten? Trinken während des Fluges ist sehr wichtig. Bei einem Flug verliert man ca. zwei Liter Flüssigkeit. Hunger – Blutzuckerspiegel geht runter. Immer selbstkritisch/realistisch sein. Nach zwölf Stunden Flug kann man nicht mehr so nahe am Hang fliegen. Man muss immer möglichst konzentriert fliegen. Laut Untersuchungen läßt die Konzentration bereits nach drei Stunden merklich nach.

Es empfiehlt sich Sauerstoff nicht nur in großen Höhen zu verwenden, sondern bereits ab 3000 Meter, da dies die Konzentration fördert. Sauerstoff tut am Abend besonders gut. Sehr empfehlenswert ist das EDS-Gerät (auf Batterie achten). Nicht auf Abschalten vergessen. Batterie kann im Flug getauscht werden oder am Anfang der Saison.

Wie kurvt man vom Hang weg? Wolfgang Janowitsch meint, dass man eher mit dem Seitenruder steuert, da das Seitenruder das einzige Ruder ist, welches immer angeströmt wird. Kleine Ausschläge reichen aus, bei Bedarf halt mehr. Jedenfalls nicht entschieden, wie Kalkreuth meint. Immer versuchen zu fühlen, was die Luft und was das Flugzeug „sagt“. Die Fluglage ist am Hang entscheidend (Nase weg vom Hang).

Manche Piloten empfehlen (mit entsprechendem Sicherheitsabstand) in Hangnähe so zu kreisen: Langsam weg vom Hang, schnell hin zum Hang. Kreisen am Hang erfordert höchste Aufmerksamkeit.

Gefahren bei Gewitter sind Probleme mit der Sicht, starker Regen etc. Gewitter sind örtlich nicht kalkulierbar - Falle für Anfänger. Im Gebirge sind Gewitter problematisch, da man durch die Geographie gebunden ist.

Eine Gefahrenquelle liegt auch im Nicht-Einhalten von gewohnten Prozeduren. Keine Hudelei.

Vorflugkontrolle durchführen!

Vertikalen Wolkenabstand einhalten!

Wenn im Schlepp die Geschwindigkeit zu langsam wird, dann den Schlepppiloten per Funk beauftragen schneller zu fliegen.

Falscher Ehrgeiz und Geltungsbedürfnis sind bei Piloten falsch am Platz. In manchen Vereinen wird psychischer Druck auf Kollegen ausgeübt.

Das Vorseil sollte nicht zu lange sein, da es sich bei einem Seilriss evtl. um das Leitwerk wickeln könnte.

Bei schnellen Überflügen ist auf Flügelklappen zu achten (andere Luftschichten).

Hingewiesen wird insbesondere auf die Rubrik „Sicherheit“ im Forum von [www.streckenflug.at](http://www.streckenflug.at).