



Safety-Bulletin #6

10.12.2019



Herbst. Die Saison neigt sich dem Ende zu.

Wunderschönes Herbstwetter. Strahlend blauer Himmel, die Sonne knallt herunter als gelte es zu beweisen, dass sie noch da ist. Temperatur über 20°. Sogar ein bisschen Thermik hat's noch. Flugbetrieb ohne Aufregung, ohne Hektik. Viele Mitglieder nutzen die wohl letzte Gelegenheit im Jahr, bei gutem Wetter noch ein paar Starts zu machen. Windenstarts und F-Schlepp werden parallel durchgeführt (natürlich nicht direkt parallel, sondern abwechselnd).

Am F-Schleppstart steht ein Segelflugzeug, die Schleppmaschine rollt zum Schlepp vor. Das Segelflugzeug ist noch nicht startbereit. Das Herstellen der Startbereitschaft scheint länger zu dauern, der Schleppilot stellt daraufhin den Motor ab.

Zwei Segelflugzeuge landen kurz hintereinander auf der Segelfluglandebahn. Dann bekommt der Schleppilot das Zeichen, das Segelflugzeug sei nun startbereit. In der Zwischenzeit hat sich ein weiteres Segelflugzeug zur Landung gemeldet. Der Schleppilot lässt den Motor an und rollt langsam vor, um das Seil zu straffen. Just in dem Moment, als das Seil straff ist und der Schleppilot das Gas zum Startlauf reinschieben will, wird der Schleppzug von dem Segelflugzeug, das sich zur Landung angemeldet hatte, in geringer Höhe überflogen. Der Schleppilot bricht den Start sofort ab, das Segelflugzeug landet auf der Motorflugbahn.

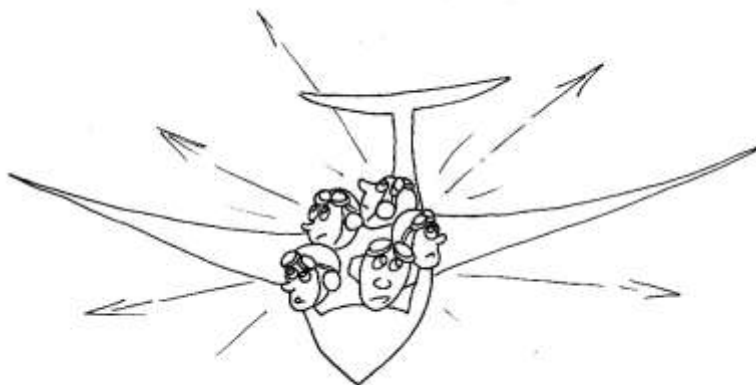
Eine Kollision zwischen dem landenden Segelflugzeug und dem Schleppzug ist nur durch einen glücklichen Zufall vermieden worden. Die Remo ein kleines bisschen schneller beim Startlauf, das landende Segelflugzeug ein kleines bisschen später, eine Kollision wäre höchstwahrscheinlich nicht zu vermeiden gewesen.

Was ist alles passiert?

1. Der Schlepppilot hat den Motor abgestellt und hatte damit keine Möglichkeit, den Funk mitzuhören (weil: Funkgerät vor dem Abstellen des Motors auf ‚Aus‘).
2. Der Pilot des landenden Segelflugszeugs hat seine Landeabsicht mitgeteilt. Seine Entscheidung, angesichts der zwei in der Segelflughahn liegenden Segelflugszeuge auf der Motorflughahn zu landen, war im Prinzip richtig. Hat er diese Entscheidung auch mitgeteilt?
3. Hat der aufsichtführende Fluglehrer das Geschehen aufmerksam verfolgt?
4. Hat der Flügelmann des zum Start bereiten Segelflugszeuges den Luftraum kontrolliert, als er den Flügel als Zeichen der Abflugbereitschaft waagrecht hielt?
5. Hat der Pilot des startbereiten Segelflugszeuges die Meldung zur Landung des anderen Segelflugszeuges während seiner eigenen Startvorbereitung überhört?
6. Hat der Flugleiter entsprechende Informationen an das abflugbereite Segelflugszeug und an das Schleppflugszeug weitergegeben?
7. Wurde der Flugleiter durch andere Mitglieder am Startwagen abgelenkt?
8. Hat keines der anderen Mitglieder das sich anbahnende Problem bemerkt?
9. Hat der Pilot (Flugschüler) des landenden Segelflugszeuges das Anrollen des Schleppflugszeuges bemerkt? Wenn ja, hat er gehofft, der Schleppzug würde bis zu seiner Landung stehen bleiben? War ihm eine erneute Kommunikation über Funk angesichts der Konzentration auf die direkt bevorstehende Landung zuzumuten?

Was hätte besser gemacht werden können?

1. Die Information über das im Landeanflug befindliche Segelflugszeug an den Schlepppiloten hätte vom Flugleiter, dem Fluglehrer oder dem Flügelmann kommen müssen, am besten von allen dreien. Kommunikation und Aufmerksamkeit sind die Zauberworte.



2. Vielleicht haben mehrere das Problem kommen sehen, aber keiner hat etwas gesagt in der Annahme, andere hätten bereits reagiert. Aber: lieber einmal doppelt vor einer Gefahr gewarnt als überhaupt nicht. Kommunikation und Aufmerksamkeit sind die Zauberworte.

3. Wenn vom Schlepppilot die Meldung „Schleppzug startbereit“ kommt, muss vom Flugleiter eine Information über eventuell landende Segelflugzeuge kommen. Die beiden Piloten des Schleppzuges können nicht nach hinten in den Anflugbereich sehen.
4. In Zukunft sollte ein Schleppzug ‚abflugbereit‘ melden und nicht starten, wenn vom Flugleiter keine Information über eventuelle Hindernisse kommt.
5. Es sollte überlegt werden, ob das Schleppflugzeug nicht dauernd auf Hörbereitschaft bleibt, wenn es im Schleppeinsatz ist, der Motor aber nicht läuft, so wie im vorliegenden Fall. Dazu muss allerdings der Hauptschalter auf ‚Ein‘ stehen. Der Stromverbrauch des Funkgerätes während des Motorstillstandes dürfte die Batterie nicht so stark belasten, dass anschließend der Anlasser streikt.
6. Schließlich ist die Position des Flugleiterbusses an beiden Startstellen äußerst ungünstig. Der Flugleiter kann den Flugweg von Segelflugzeugen ab der Position bis zum Eindrehen in den Endanflug nicht einsehen, im Norden wegen der Halle, im Süden wegen der Büsche. Hier sollte eine bessere Lösung gefunden werden.

Käsescheiben

Ihr kennt alle das Modell mit den Käsescheiben. In diesem Fall hat der Fehlerstrahl mehrere (oben aufgezählt, sind insgesamt neun!!!) Löcher des Käses passiert und ist erst durch Zufall an der letzten Scheibe aufgehalten worden, so dass es nicht zu einem Unfall kam.

Hals- und Beinbruch wünscht Euer



Mr. Safety