ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12

Telefon: +43 1 718 72 97 | Fax: +43 1 718 72 97 - 17
www.aeroclub.at | faa@aeroclub.at

Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz
ZVR Zahl: 770691831

Zivilluftfahrtpersonal-Hinweis

ZPH OeAeC 016

Sicherheitshinweise der Behörde - Segelflug

gemäß ARA.GEN.135 (a) sowie VO (EU) 376/2014, Art. 13 (7)

1. Revisionsverzeichnis

Revision	Datum Inkrafttreten	Ergänzungen/Änderungen
Rev. i00	17.08.2021	Erstausgabe
Rev. i01	15.09.2023	5 weitere Hinweise hinzugefügt

2. Zweck dieses ZPHs

Der Österreichische Aero-Club ist als Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz gemäß § 136 Abs 4 LFG iVm VO (EU) 376/2014 Artikel 13 Abs 6 dazu verpflichtet, Informationen und Ereignisse, die ihm zur Kenntnis gebracht werden hinsichtlich der damit verbundenen Sicherheitsgefahren zu untersuchen.
Sofern sich daraus ergibt, dass Gegenmaßnahmen erforderlich sind, um die Flugsicherheit zu erhöhen, müssen solche entsprechenden Präventivmaßnahmen getroffen werden.

Es werden unter größtmöglicher Wahrung der Anonymität dabei Erkenntnisse aus:

- Inspektionen und Audits,
- Störungsmeldungen,
- Informationsaustausch mit anderen zuständigen Behörden und
- Erkenntnisse und Empfehlungen der Flugunfalluntersuchungsstelle des Bundes

berücksichtigt.

3. Umgang mit Empfehlungen in diesem Dokument

Das vorliegende Dokument beinhaltet Hinweise auf mögliche Gefahrenquellen. Alle Pilotinnen und Piloten, FluglehrerInnen und Fluglehrer sind dazu aufgerufen, diese Hinweise und Empfehlungen zu berücksichtigen.

Spezielle Verpflichtung für ATOs:
Genehmigte Ausbildungsorganisationen im Zuständigkeitsbereich des Österreichischen Aero-Clubs als Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz sind dazu aufgerufen, die nachfolgenden Hinweise im Rahmen ihres Safety-Management-Prozesses gem. ORA.GEN.200 (a)(3) zu behandeln.

Spezielle Verpflichtung für DTOs:
Die Vertreter von erklärten Ausbildungsorganisationen (DTOs) im Zuständigkeitsbereich des Österreichischen Aero-Clubs als Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz sind dazu aufgerufen, die nachfolgenden Hinweise im Rahmen ihrer Sicherheitsstrategie gem. DTO.GEN.240 (a)(1)(ii) entsprechend zu behandeln.

4. Wir möchten auf die folgenden Sicherheitsgefahren hinweisen:

4.1. Technik:

Verwendung von Headsets / Intercom in der Schulung.....3

Flugverfahren im Windenstart, Technische Anforderungen 3

Erfahrung und Ausbildung von Windenfahrern 3

Überwachung der Lufttüchtigkeit durch eine CAO.....4

Fallschirme mit Notaufziehleinen.....4

Verpflichtung zur Verwendung von Transpondern (TMG).....4

Schleppen mit UL: Riss der Sollbruchstelle im F-Schlepp.....5

Tanken an Tankstellen/Tankwagen mit Handpumpen (TMG) 5

4.2. Ausbildungsinhalte:

Passagierflugberechtigung gem. SFCL.115 (a)(2)(ii)(A) 5

Inhalt von Übungsflügen für Segelflieger 6

Stabiles Trudeln in der Kunstflugausbildung.....7

Außenlandungen: Behandlung im Theorieunterricht.....7

Außenlandungen: Praktische Übungen in der Ausbildung.....8

Unterschreiten der Mindestflughöhe bei Außenlandeübungen 8

Theorieunterricht: Leistungsflüge und Hangsegeln 9

4.3. Sonstiges:

Beanspruchung von Flugschülern / Größe von Platzrunden.....9

Ungültige SPL-Lizenz „nach Umschreibung“ auf EASA SPL 7

Übernahme von Verfahren aus der Verkehrsluftfahrt.....10

Regelmäßiges Notverfahrenstraining am Boden 10

Haube geschlossen und verriegelt.....10

Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.
Die aktuelle Revision befindet sich im Downloadbereich Behörde auf der Homepage des Österreichischen Aeroclubs/Behörde/Download

Verwendung von Intercom / Headsets in der Schulung (TMG)

Aufgrund der Sicherheitsempfehlung SE/UUB/LF/03/2014 nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergeht folgender Hinweis:

Bei der Schulung in Motorseglern (motorisierte Segelflugzeuge und TMGs) sollten immer dann, wenn das Triebwerk läuft, Headsets und eine Gegensprechanlage für die Crew (Intercom) verwendet werden.

Fluglehrer und Flugschüler sind Teil der Flugbesatzung. Zwischen ihnen sollte die Verständigung problemlos möglich sein. Sofern durch das Motorengeräusch die Verständigung beeinträchtigt ist, ergibt sich daraus ein erhöhtes Fehlerpotential und ein Sicherheitsrisiko.

Zusätzlicher Hinweis: Die Verwendung von Headsets/Intercom ist bei der Schulung auf Motorflugzeugen eine bestehende gesetzliche Pflicht, vgl. NCO.IDE.A.135.

Flugverfahren im Windenstart / technische Anforderungen

Der Österreichische Aero-Club als Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz möchte an dieser Stelle auf den Lufttüchtigkeitshinweis der Austro Control GmbH hinzuweisen, der typische Gefahren im Windenstart aufzählt:

- Abrupte Beschleunigung / Kavalierstart
- Seilriss
- Leistungsverlust
- Seilfallschirm oder Seil berührt Segelflugzeug
- Ausklinkfehler / Ausklinken ist unmöglich

https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LTH_LFA_ACE_028A_2020-10-09_1010973.pdf

Auf die entsprechenden Gefahren sollte zumindest theoretisch im Rahmen der Grundausbildung zum Erwerb der SPL-Lizenz, beim Erwerb einer Windenstartberechtigung oder bei der Nachholung von Flugerfahrung zur Wiedererlangung einer Windenstartberechtigung eingegangen werden.

Erfahrung und Ausbildung von Windenfahrern

Durch das (zufällige) Zusammentreffen von unerfahrenen Windenfahrern / Windenfahrern in Ausbildung und alleinfliegenden Flugschülern können unterschiedliche Gefahrenmomente entstehen, z.B. instabile Schleppgeschwindigkeiten, fehlerhaftes Reagieren des Windenfahrers im Notfall, höhere Wahrscheinlichkeit eines Ausklinkens oder Seilrisses in niedrigen Höhen.

ATOs / DTOs, welche Schulungsflüge in der Startart „Windenstart“ durchführen, sollten im Rahmen ihres Flugsicherheitsmanagements / ihrer Flugsicherheitsstrategie berücksichtigen:

- wie ein Zusammentreffen von unerfahrenen Windenfahrern und alleinfliegenden Flugschülern verhindert wird
- welche Mindesterfahrung oder Ausbildung die eingesetzten Windenfahrer aufweisen müssen.

Überwachung der Lufttüchtigkeit durch eine CAO, ML.A.201

Es wird darauf hingewiesen, dass gewerbliche ATOs und DTOs die Lufttüchtigkeit ihrer Luftfahrzeuge gemäß den gesetzlichen Bestimmungen durch eine CAO überwachen lassen müssen. Die Einhaltung dieser Bestimmung wird im Rahmen von Flugschulinspektionen überprüft.

Als gewerblich gilt eine ATO / DTO, wenn der Rechtsträger, der sie betreibt, nicht ausschließlich gemeinnützig ist (Vereine sind keine gewerblichen ATOs / DTOs). Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass jene Halter, die die Lufttüchtigkeit ohne Hilfe einer CAO überwachen, entsprechende Kompetenz beweisen müssen. (siehe: GM1 ML.A.201(f))

Fallschirme mit Notaufziehleinen

Aufgrund der Sicherheitsempfehlung SE/SUB/ZLF/0010/2017 nach erfolgter Flugunfalluntersuchung folgender Hinweis:

Die Verwendung von Notaufziehleinen von Fallschirmen trägt dazu bei, eine rasche Öffnung des Fallschirmes zu erreichen. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn das Flugzeug in einer ungünstigen Fluglage verlassen werden muss oder wenn die betroffene Person durch den Vorfall beispielsweise schon gesundheitlich beeinträchtigt ist.

Insbesondere in der Kunstflugausbildung sollten daher – wann immer möglich – Notaufzieh-leinen verwendet werden.
In der theoretischen Ausbildung zum Erwerb der Kunstflugberechtigung ist auf die möglichen Vorteile einer Notaufziehleine einzugehen.

Verpflichtung zur Verwendung von Transpondern (TMG)

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß SERA.13001 alle Luftfahrzeuge, die über eine ausreichende elektrische Stromversorgung verfügen und mit einem SSR-Transponder ausgerüstet sind, diesen jederzeit betreiben müssen. Dies gilt unabhängig davon, in welchem Luftraum sich das Luftfahrzeug befindet (z.B. auch in Luftraum Golf).

Ist eine ausreichende elektrische Stromversorgung nicht sichergestellt (z.B. längere Flugdauer mit ausgeschaltetem Motor), ist es nicht verpflichtend, den Transponder durchgängig zu betreiben – außer, das Luftfahrzeug befindet sich in einer Zone mit Transponderpflicht (TMZ).

Es wird darauf hingewiesen, dass Schulungsmaterialien kontrolliert und gegebenenfalls überarbeitet werden sollten. Inhalte wie „keine Transponderpflicht im Luftraum Golf“ sind veraltet.

Schleppen mit ULs: Riss der Sollbruchstelle im F-Schlepp

Es wird darauf hingewiesen, dass vermehrt Berichte über Risse von Sollbruchstellen während F-Schlepp Schulungsflügen eingelangt sind.
Es sollten immer jene Sollbruchstellen verwendet werden, die gemäß Handbuch des Schleppflugzeuges und Handbuch des geschleppten Segelflugzeuges zulässig sind. Sofern verschiedene Schleppflugzeuge (z.B. Mischung aus Robin DR400 und WT-9) zum Einsatz kommen, ist dies auch bei der Wahl der Sollbruchstellen zu beachten.
Generell wird darauf hingewiesen, dass zum Einsatz kommende Ultraleichtflugzeuge (UL) als Schleppflugzeuge oft die Wahl einer kleineren Sollbruchstelle erfordern.
ATOs / DTOs sollten im Rahmen ihres Flugsicherheitsmanagements / ihrer Flugsicherheitsstrategie die eingesetzten Sollbruchstellen und das Risiko eines Seilrisses im F-Schlepp in niedrigen Höhen beurteilen und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen treffen.

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass ein ungewollter „Abwurf“ oder „Verlust“ eines Schleppseiles ein meldepflichtiges Ereignis ist. Zitat: *„Ausklinken des … Luftfahrzeugschleppseiles, wenn das Ausklinken das Segelflugzeug, dessen Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können“.* (VO (EU) 2015/1018, Anhang V, 2.1.3)

Tanken an Tankstellen/Tankwagen mit Handpumpen (TMG)

Einzelne Tankanlagen mit Handpumpen lassen nicht zweifelsfrei erkennen, ob die jeweilige Tankstelle leer ist oder noch Treibstoff vorhanden ist. Sofern bei der Bedienung der Handpumpe das Zählwerk weiterläuft, könnte für den Piloten der Eindruck entstehenden, eine ausreichende Spritmenge getankt zu haben, während tatsächlich nur „Luft“ durch den Tankschlauch gepumpt wurde.

ATOs / DTOs, welche Tankstellen oder Tankwagen mit Handpumpen betreiben, sollten im Rahmen ihres Flugsicherheitsmanagements / ihrer Flugsicherheitsstrategie ermitteln, ob an der Tankgelegenheit ein „Luft tanken“ vorkommen könnte, sofern der Spritvorrat in der Tankstelle zur Neige geht. Gegebenenfalls sollten Abhilfemaßnahmen (wie z.B. zusätzlich Aufklärung, Schulung, Hinweise) getroffen werden.

Passagierflugberechtigung gem. SFCL.115 (a)(2)(ii)(A)

Da an etlichen Flugunfällen und Vorkommnissen nicht nur Piloten und Flugschüler, sondern auch „echte Dritte“ beteiligt sind, kommt der Passagierflugberechtigung für Segelflieger eine besondere Bedeutung zu.
Auch gemäß der Philosophie der europäischen Agentur ist für Passagiere ein hohes Sicherheitsniveau sicherzustellen.

Bereits im nationalen Regelwerk der ZLPV 2006 waren Flüge unter Aufsicht eines Fluglehrers notwendig, bevor ein Segelflugpilot die Berechtigung zum Transport von Passagieren erwerben konnte. Eine ähnliche Regelung besteht in SFCL.115 (a)(2)(ii) auch im EASA-Lizenzierungssystem. Der Kandidat muss gegenüber einem Fluglehrer nachweisen, dass er die nötige Kompetenz besitzt, um Passagiere zu transportieren.

Im Zusammenhang mit dieser Regelung ergehen folgende Hinweise:

- Ein Antritt zu diesem Flug bedeutet nicht automatisch, dass die Passagierberechtigung erworben wird. Der durchführende Fluglehrer kann auch entscheiden, dass die notwendigen Kompetenzen (noch) nicht vorliegen.
- Fliegerische Fähigkeiten sind beim Transport von Passagieren eher subsidiär. Vielmehr ist die Kompetenz daran zu messen, ob der Kandidat:
    - eine adäquate Vorbesprechung des Fluges mit dem Passagier durchführt
    - in der Lage ist, den Passagier adäquat über Gefahren und Risiken aufzuklären
    - dem Passagier angemessene Anweisungen für das Verhalten während des Fluges gibt
    - das Notausstiegsverfahren einfach, gezielt und korrekt beschreibt
    - eine korrekte Anleitung zur Verwendung eines Rettungsfallschirmes gibt
    - klare Kommandos zum Notausstieg geben kann

Der Kandidat sollte auch in der Lage sein, zwischen gewerblichen und nicht-gewerblichen Flügen sowie Einführungsflügen zu unterscheiden und sich dementsprechend verhalten können.

Inhalt von Übungsflügen für Segelflieger, SFCL.160 (a)(1)(ii) und (b)(1)(iii)

Um die Rechte einer SPL Lizenz ausüben zu können sind im 24-Monats-Rhythmus „Schulungsflüge“ mit einem Lehrberechtigten durchzuführen. Diese werden im herkömmlichen Sprachgebrauch auch als „Übungsflüge“ bezeichnet.

Im Zusammenhang mit Übungsflügen ergehen die folgenden Hinweise:

- Der Inhalt der Übungsflüge sollte vom Fluglehrer so gewählt werden, dass der Übungsflug einzelne Elemente des Prüfungsfluges zur Lizenzausstellung enthält.

  Zur Unterstützung und Dokumentation hat der Österreichische Aero-Club als Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz Formulare für Übungsflüge erstellt. Die Verwendung dieser Formulare wird dringend empfohlen. Sie enthalten eine Liste jener Flugübungen, die typischerweise während eines Übungsfluges durchgeführt werden können:

  Übungsflug reine Segelflugzeuge:
  https://aeroclub.at/uploads/download/FAA_FO_118_Lic_SFCL_v03_schulungsflug_lizenzerhaltung_SF.pdf

  Übungsflug TMG:
  https://aeroclub.at/uploads/download/FAA_FO_119_Lic_SFCL_v02_schulungsflug_lizenzerhaltung_TMG.pdf

- Jeder Übungsflug sollte mit einer Flugvorbesprechung beginnen und mit einer Flugnachbesprechung zwischen dem Fluglehrer und dem Kandidaten abgeschlossen werden. Um den Übungsflug zu einem wertvollen Hilfsmittel zu machen, sollten jene Übungen des Fluges besprochen werden, die dem Kandidaten die größten Schwierigkeiten bereiteten. Der Flug sollte auf jene Übungen fokussiert werden, dabei wird auch empfohlen, dass der Fluglehrer einzelne Übungen demonstriert, bevor diese vom Kandidaten wiederholt werden.

- Sofern der durchführende Fluglehrer zum Schluss kommt, dass ein Kandidat die notwendigen Fertigkeiten nicht besitzt, um weiterhin zu fliegen, so sollte der durchführende Fluglehrer die Bestätigung des Übungsfluges im Flugbuch verweigern und zusätzliches Training empfehlen.

Ungültige SPL-Lizenz nach Umschreibung auf EASA-Lizenz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Kriterien für die fortlaufende Flugerfahrung (welche zur Aufrechterhaltung einer SPL-Lizenz notwendig ist) rückwirkend von dem Zeitpunkt berechnet wird, an dem ein geplanter Flug stattfinden soll.

Insbesondere nach der Umschreibung einer nationalen Lizenz auf eine EASA Teil-SFCL Lizenz sind daher vor dem nächsten Flug die entsprechenden Übungsflüge gem. SFCL.160 nachzuweisen (bzw. nachzuholen).

Stabiles Trudeln in der Kunstflugausbildung

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Flugübungen in der Kunstflugausbildung gemäß dem Ausbildungsprogramm zwingend durchzuführen sind. Wenn auf einem verwendeten Ausbildungsluftfahrzeug einzelne Übungen nicht durchgeführt werden können, so sind diese Übungen auf einem anderen, geeigneten Luftfahrzeug durchzuführen.

Besonderes Augenmerk ist darauf zu legen, dass angehende Kunstflieger in der Lage sind, Trudeln ein- und auszuleiten. Abkippen ist dabei kein Ersatz für das Ausleiten von vollständig entwickeltem Trudeln.

Außenlandungen: Behandlung im Theorieunterricht

Aufgrund mehrfacher Sicherheitsempfehlungen (z.B. SE/UUB/LF/07/2015) nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergeht folgender Hinweis:

In der theoretischen Ausbildung zum Erwerb der SPL Lizenz sollten die folgenden Inhalte ausführlich erläutert und mit praktischen Anwendungsfällen versehen werden:

- Gefahren und Unfallrisiken bei Außenlandungen

- die Gefahr, die dadurch entsteht, wenn die Entscheidung zur Außenlandung zu lange hinausgezögert wird.

Siehe dazu auch den **SAFETY-NEWS** (-letter) SEGELFLUG auf der Homepage des Österreichischen Aero-Club https://aeroclub.at/uploads/download/Qeruda_08_06_2021_Auszenlandung.pdf

Auch die Flugunfalluntersuchungsstelle des Bundes verweist hinsichtlich dieser Gefahren explizit auf den „Entscheidungstrichter“, der zur (notgedrungenen) Festlegung des Außenlandeortes führt. Die Ausführungen hierzu können nachgelesen werden unter:
https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:60994278-1485-4c7c-95f2-ef27865af669/150113_ventus_2b_gz85210.pdf

Außenlandungen: Praktische Übungen in der Ausbildung

Aufgrund mehrfacher Sicherheitsempfehlungen (z.B. SE/UUB/LF/08/2015) nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergeht folgender Hinweis:

Die Durchführung von Außenlandungen sollte in der praktischen Ausbildung trainiert werden. Akzeptable Möglichkeiten wären hierfür beispielsweise:

- Durchführung tatsächlicher Außenlandungen
- Durchführung von Landungen auf (für den Schüler) unbekannten Flugplätzen
- Durchführung von Landungen an „ungewohnter“ Stelle, z.B. Definierung einer kleinen Aufsetz- und Ausrollzone an einer unüblichen Stelle des Heimatflugplatzes, kombiniert mit einem Flug mit abgedecktem Höhenmesser
- Durchführung von Anflugübungen auf tatsächliche Außenlandefelder mit einem TMG, wobei vor Erreichen des Bodens durchgestartet wird.

Unterschreiten der Mindestflughöhe bei Außenlandeübungen (TMG)

Aufgrund mehrfacher Sicherheitsempfehlungen (SE/UUB/LF/08/2015) nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergehen die folgenden Hinweise bezüglich der Durchführung von simulierten Außenlandeübungen mit Hilfe von TMGs:

- bei jeder Außenlandeübung muss immer die Möglichkeit mitbedacht werden, dass aufgrund technischer Probleme eine *tatsächliche* Notlandung notwendig werden könnte

- Fluglehrer sollten die Durchführung von Außenlandungen auch ohne Schüler trainieren, um auf den Ausbildungsflug vorbereitet zu sein

- sofern bei Außenlandeübungen mit TMGs abseits von Flugplätzen durchgestartet wird, sollte dieses Durchstartmanöver vom Fluglehrer durchgeführt werden – es stellt typischer Weise keinen Teil der Segelflugausbildung dar

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass – sofern sich eine ATO / DTO für die Durchführung von Außenlandeübungen mit einem TMG entscheidet – eine Genehmigung für die Unterschreitung der Mindestflughöhe vorliegen muss. (§ 7 LVR 2014)

Theorieunterricht: Vorbereitung auf Leistungsflüge und Hangsegelflüge

Aufgrund mehrfacher Sicherheitsempfehlungen (SE/UUB/LF/07/2012, SE/UUB/LF/10/2012, SE/UUB/LF/06/2015) nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergehen die folgenden Hinweise:

Der Theorieunterricht zum Erwerb der SPL-Lizenz dient der Vorbereitung der angehenden Piloten auf ihre künftigen Flüge. Daher sollte der Theorieunterricht auch typische Situationen, Gefahren und Verhaltensweisen „fortgeschrittenen Segelfliegens“ abdecken:

- Föhnflüge: Sicherheitsreserven, persönliche Leistungsfähigkeit, Überfliegen von Hindernissen bei starkem Wind, Wolkenabstände, rechtzeitige Entscheidung zur Beendigung des Fluges, um vor ECET zu landen

- Flüge im Gebirge: Gefahrenpotential von und Umgang mit Gewitterlagen und sonstigen besonderen Wetterbedingungen (z.B. Frontannäherung), einplanen ausreichender Reserven

- Hangsegelflüge: mögliche Gefahren und Unfallrisiken beim Unterschreiten der Mindestflughöhe während des Hangsegelns

Beanspruchung von Flugschülern / Größe von Platzrunden (TMG)

Aufgrund einer entsprechenden Sicherheitsempfehlung (SE/UUB/LF/07/2018) nach erfolgter Flugunfalluntersuchung ergeht der folgende Hinweis bezüglich Beanspruchung von Flugschülern:

Sofern auf einem Platz eine äußerst kurze Platzrunde eingerichtet ist, entsteht dadurch für den Flugschüler eine hohe Arbeitsbelastung, wenn dieser im Alleinflug wiederholt Platzrundenflüge mit TMGs durchführt.
Eine hohe Arbeitsbelastung kann zu einem Nachlassen der Konzentration, Fehlern und zu einer Verringerung der Flugsicherheit führen.

Daher sollten:

- keinesfalls mehr als 10 Platzrunden im Alleinflug am Stück durchgeführt werden

- Flugschülern sollten ausreichend „ruhige“ Phasen während Soloflügen zur Verfügung gestellt werden – entweder durch Pausen am Boden zwischen den Platzrunden, Pausen im Geradeausflug in der Luft oder vergrößerte Platzrunden.

Jedenfalls sollten Fluglehrer auf die individuelle Belastbarkeit und auch möglichen übersteigerten Ehrgeiz von Flugschülern Rücksicht nehmen. Bei Anzeichen von Übermüdung oder nachlassender Konzentration sollten Alleinflüge rechtzeitig abgebrochen werden.

Übernahme von Verfahren aus der Verkehrsluftfahrt (TMG)

Aufgrund von Empfehlungen nach erfolgter Flugunfalluntersuchung (SE/UUB/LF/01/2014) ergeht folgender Hinweis:

Verfahren, die sich in der Verkehrsluftfahrt etabliert haben, können nicht unreflektiert in die „kleine Luftfahrt“ übernommen werden. Insbesondere erweisen sich folgende Verhaltensweisen als wenig geeignet:

- Durchführung von 3° Anflügen mit einmotorigen Luftfahrzeugen – dies beeinträchtigt bei Anflügen über bebautes Gebiet die Sicherheit und erzeugt unnötigen Lärm

- Durchführung von „positiven“ Landungen – eine Anwendung dieses Verfahrens führte bereits zu Unfällen mit TMGs und sollte vermieden werden

ATOs und DTOs sollten darauf Bedacht nehmen, dass die Ausbildung in Theorie und Praxis tatsächlich auf den Segelflug- bzw. TMG-Betrieb abgestimmt ist.

Regelmäßiges Notverfahrenstraining am Boden

Aufgrund von Empfehlungen nach erfolgter Flugunfalluntersuchung (SE/SUB/ZLF/0009/2017) ergeht folgender Hinweis:

Notausstiegstraining ist ein integraler Bestandteil der Segelflugausbildung. Es sollte während der Segelflugausbildung mehrfach wiederholt werden. Nach Möglichkeit sollten die Trainingsszenarios so realistisch wie möglich gestaltet sein:

- z.B. tatsächliche Betätigung des Haubennotabwurfes,

- trainieren eines schnellen Ausstieges,

- praktische Demonstration der Funktionsweise des Rettungsfallschirmes

Haube geschlossen und verriegelt

Es wird darauf hingewiesen, dass vor jedem Flug eine Kontrolle vorgenommen werden sollte, ob die Haube geschlossen und verriegelt ist.

ATOs/DTOs sollten im Rahmen der angebotenen Flugausbildung auch vermitteln, wie Piloten auf eine plötzliche Haubenöffnung reagieren sollten.

Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die „SAFETY-news“ der Behörde ÖAeC/FAA verweisen, abrufbar unter folgendem Link:
https://aeroclub.at/uploads/download/Safety-News_04_2023_Haube_geschlossen_verriegelt.pdf