



Vereinsabend mit Flight Safety Schwerpunkt am 22.11.2024

Themen:

Begrüßung und Gedenkminute für Thomas Dvorak

Flugbetrieb während der Militärdienstzeit (Günter Freyer)

Fliegen während der Militärdienstzeit ist wieder möglich, es kann allerdings zu Einschränkungen kommen, wenn nicht genügend Personal vorhanden ist, zB durch Erkrankungen. Es wird in Erinnerung gerufen, dass vor dem Flug beim Militär angerufen werden muss, den Anweisungen der Militärdienstleitung ist Folge zu leisten.

Problematische An- und Abflüge in LOXN und LOAN (Günter Freyer)

Eine Maschine eines anderen Vereins startete in LOXN, meldete sich bei Autobahnknoten ab, war aber in Wirklichkeit etwas nördlich davon. Von dieser Position aus flog die Maschine nach Osten, worauf der Betriebsleiter von LOAN Günter Freyer anrief und ihm das Problem schilderte. Beim Rückflug querte dieses Flugzeug die RMZ LOAN zwischen den Pflichtmeldepunkten M und G in 2700 ft. Daraufhin meldete sich der BL von LOAN neuerlich bei Günter Freyer, dieser sprach den verantwortlichen Piloten nach der Landung an und bekam sinngemäß zur Antwort: „Das mache ich immer so“. Der Pilot beschwerte sich anschließend beim diensthabenden FBL von LOXN, Kurt Fasch, über Günter Freyer und blieb uneinsichtig.

Unklar ist, ob der Betriebsleiter von LOAN eine Störungsmeldung abgegeben hat und welche Konsequenzen der zuständige Verein nach dem problematischen Verhalten dieses Piloten setzte.

Was wir alle daraus lernen können: Die Luftraumstruktur im Bereich unseres Flugplatzes ist anspruchsvoll. Eine genaue Flugvorbereitung und exaktes Einhalten der Flugroute sind von größter Wichtigkeit. In LOAN ist, genau wie in LOXN, öfters mit Fallschirmsprungbetrieb zu rechnen. Wenn jemand die RMZ von LOAN queren möchte, ist Funkkontakt mit LOAN aufzunehmen.

Fliegen auf Flugplätzen ohne ICAO-Kennung (Günter Freyer)

Aufgrund vermehrter Anfragen einiger Vereinsmitglieder erfolgt folgende Klarstellung:

**) Italien: Es gibt in Italien drei Kategorien von Flugplätzen:*

a) Flugplätze mit ICAO-Kennung: Hier ist die Regelung lt Vereinshandbuch zu befolgen (die vorherige Genehmigung durch den Vorstand ist bei Flügen ins Ausland einzuholen)

b) Avio superficiali: Dies sind zumeist private Plätze, PPR ist erforderlich und diese Plätze können jederzeit auf die 3. Kategorie (c) downgraded werden.

c) Campo(i) di volo: UL-Flugplätze, die für Motorflugzeuge und Motorsegler nicht zugelassen sind.

Lt. Versicherungsbestimmungen muss der PIC sich vor der Landung auf „Avio superficiali“ genau über den Platz informiert haben, die Genehmigung eingeholt haben und nachweisen können, dass Pistenlänge (Landedistanz über 50ft Hindernis), Pistenzustand und Hindernisfreiheit berechnet wurden. Im Schadensfall sind Landungen auf Avio superficiali und Campi di volo nicht versichert.

**) Landungen in Excalibur (LKEXCA): Die Piste ist für Flugzeuge bis 3 Tonnen zugelassen, dort darf nach vorheriger Genehmigung durch den Vorstand (Auslandsflug) gelandet werden.*

**) Außenlandeplätze in Österreich – beispielsweise im Zuge der Teilnahme an Gebirgsfliegertreffen: Der PIC muss vorher eine Einweisung machen und die Genehmigung einholen. Im Schadensfall ist der Selbstbehalt von 5000.-€ zur Gänze vom Piloten zu bezahlen. Ob der Betrag bereits vor dem Flug zur Sicherstellung zu deponieren ist, muss im Einzelfall mit dem Vereinsvorstand besprochen werden.*

Die entsprechenden Regelungen werden im Vereinshandbuch (Überarbeitung ist im Gange) vermerkt.

Flugzeugankauf – viersitzige Maschine (Günter Freyer)

Es sind Verkaufsverhandlungen mit dem Besitzer der OE-DGB im Gange. Die OE-DGB ist eine Cessna 182, 230 PS, der Motor hat erst 265 Stunden nach der Grundüberholung. Der Besitzer möchte nach dem Verkauf die Maschine weiterhin fliegen und wird unserem Verein beitreten. Das Flugzeug wird uns voraussichtlich ab 2025 zur Verfügung stehen, die Minutengebühr soll knapp unter 5€ / Stunde liegen. Das Flugzeug muss jedoch mehr als 100 Stunden pro Jahr geflogen werden, damit dieser Preis beibehalten werden kann.

Berichte aus unseren Flugschulen

Segelflugschule (Kurt Fasch)

Es erfolgte heuer eine Umstrukturierung mit Ausbildungsschwerpunkt TMG, seit Herbst läuft ein vereinsübergreifender Online Theoriekurs, derzeit sind 5 Schüler in Ausbildung. Der nächste Kurs beginnt im Frühjahr 2025, dafür gibt es bereits 2 Anmeldungen, sowie mehrere Interessenten aus Klagenfurt und Niederöblarn.

Das Team der Fls (Kurt Fasch, Günter Krenn, Gerhard Stehno, Julia Götz und Andreas Stocker) wird durch Theorielehrer (Sonja und Iris Schilling) unterstützt. Es ist geplant, noch weitere Theorielehrkräfte ins Team zu holen. Das neue Konzept ist sehr erfolgsversprechend.

Motorflugschule (Alexander Zarski)

Heuer legten bereits 5 Flugschüler die PPL Prüfung erfolgreich ab. Mit Jahresende wird Alexander Zarski die Leitung der Motorflugschule an Günter Krenn übergeben.

Sonja und Iris Schilling unterstützen beide Flugschulen in organisatorischen Belangen.

Es wird beiden Flugschulleitern für die geleistete Arbeit gedankt.

Das Aufräumen des Schulungsraumes ist derzeit im Gange. Nicht mehr benötigtes Material (zB alte Kalenderblätter, Zeitschriften etc.) steht zur freien Entnahme zur Verfügung bzw. wird in Kürze von Gerhard Lindner und Franz Heissenberger entsorgt.

Landeunfall OE-DKY – die Zeit danach (Bericht Sonja und Iris Schilling)

Der Flugverlauf wurde nach der FORDEC Methode analysiert, die Flugaufzeichnungen (SkyDemon) wurden zusammen mit den entsprechenden Wetterdaten (Wetterradar und Skysight) präsentiert. Die Maschine wurde nach dem Umfliegen einer Gewitterzelle beim Ausflaren von einer heftigen Böe erfasst und aufs Bugrad gedrückt. Propeller, Motor und Bugrad wurden beschädigt, die Insassen blieben unverletzt. Im Vortrag wurde anschließend auf den Umgang mit traumatischen Situationen eingegangen und es wurden wichtige Punkte erläutert, die man nach einem Vorfall oder Unfall beachten muss.

Upset Prevention & Recovery Training bei Spins&More (Bericht Mario Fössl)

Mario konnte den Vortrag wegen Erkrankung nicht selbst halten, stellte uns jedoch eine PowerPointPräsentation zur Verfügung (Anhang) und wird uns an einem der nächsten Safety-Abende von seinen Erfahrungen berichten.

Sonstiges:

Es wurde um Unterstützung im Safety-Team gebeten und es fanden sich auch sofort einige Mitglieder dazu bereit. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Das Update der Checklisten ist im Gange (Iris Schilling und Felix Bauer zusammen mit Gerald Lobe)

Die Flarms für OE-9408 und OE-AAP werden zeitnah erneuert.

In Erinnerung gerufen werden die Minimum-Flugstunden lt. Vereinshandbuch, zusammen mit der Empfehlung, mehr als das vorgeschriebene Minimum zu fliegen.

Empfehlung: www.sicherfliegen.at

Literaturempfehlung: The killing zone – Paul A. Craig: In diesem Buch analysiert der Autor Flugunfälle über mehrere Jahre hinweg und korreliert sie einerseits mit der Flugerfahrung des Piloten, andererseits mit der Art des Ereignisses

Ausblick auf mögliche Themen bei den nächsten Safety-Abenden:

Luftraumverletzungen (Vortragender Klaus Gober)

Gefahren bei schlechter Sicht (Vortragende Iris Schilling und Vlad Marica)

Gemeinsam fliegen – CRM (Crew Resource Management)

Obmann und Flight Safety Representative danken herzlich
für die zahlreiche Teilnahme.

Just culture / no blame culture, sowie gegenseitige Wertschätzung und
Unterstützung in positiver Atmosphäre sind die Basis für Flight safety.

Auch dafür ein herzliches Dankeschön!

In diesem Sinne allzeit Glück ab, gut Land und stay safe!

Günter Freyer, Sonja Schilling & das Sturmvogel -Flight Safety Team