

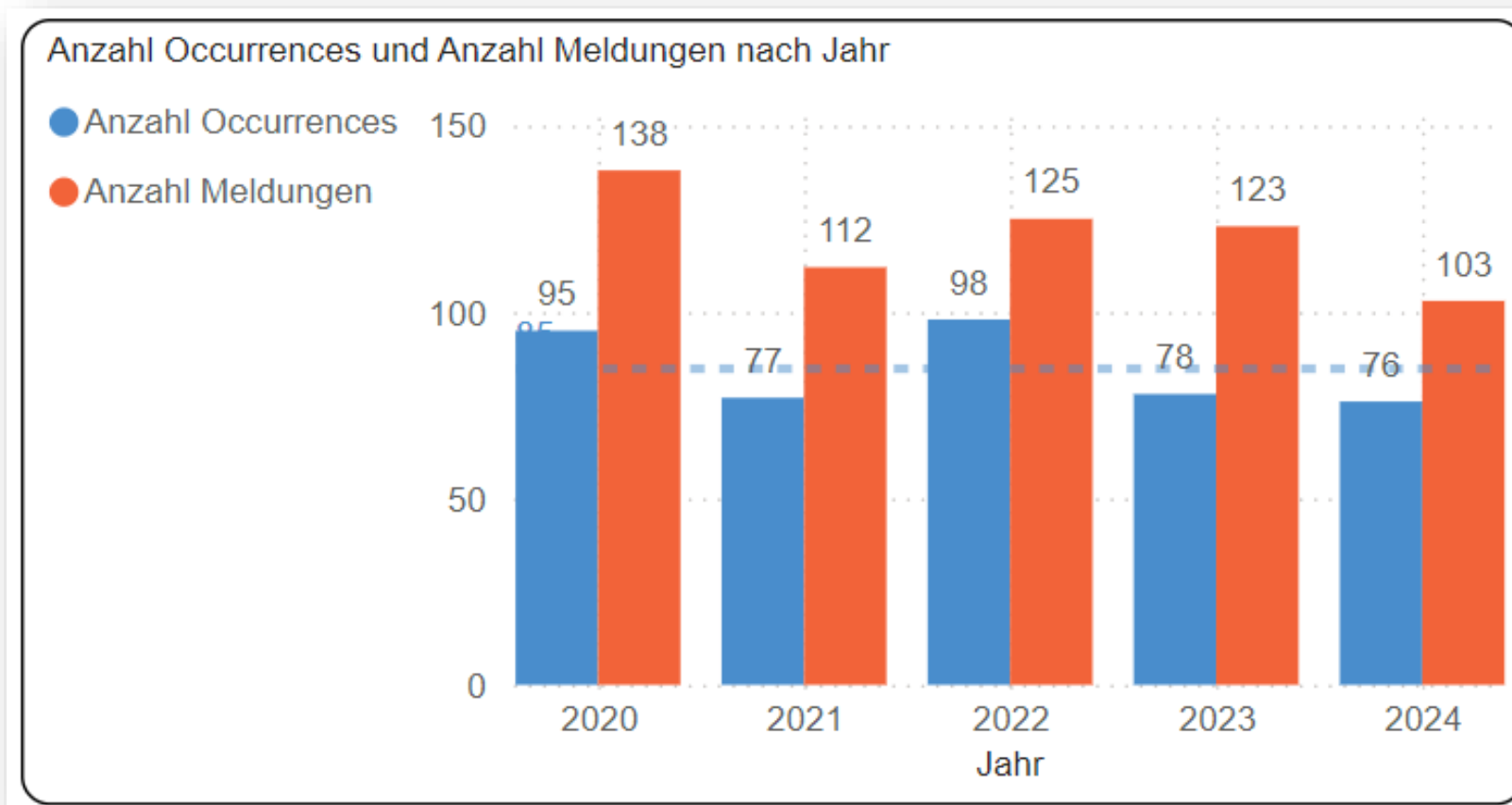
Saisonstartbriefing 2025



Safety Briefing
15. März 2025

Rückblick Safety Briefing SFVS 2025

BAZL / OFAC Reporting



BAZL / OFAC Reporting

Event Titel	2020	2021	2022	2023	2024	Gesamt
AIRSPACE INFRI	26	26	35	37	29	153
PROCEDURE	17	20	18	10	9	74
AIRPROX	10	5	7	9	9	40
OPS APCH-LDG	8	4	3	6	5	26
OPS MISC	5	1	5	2	5	18
ENGINE & FUEL	4	4	5	1	2	16
RWY INCURSION	2	2	4		6	14
RWY EXCURSION	5	3		2		10
OPS CL	1	6	1	1		9
PLOC	2		2		4	8

PROCEDURE: Procedures and ATC instructions or clearances not respected or followed by pilots

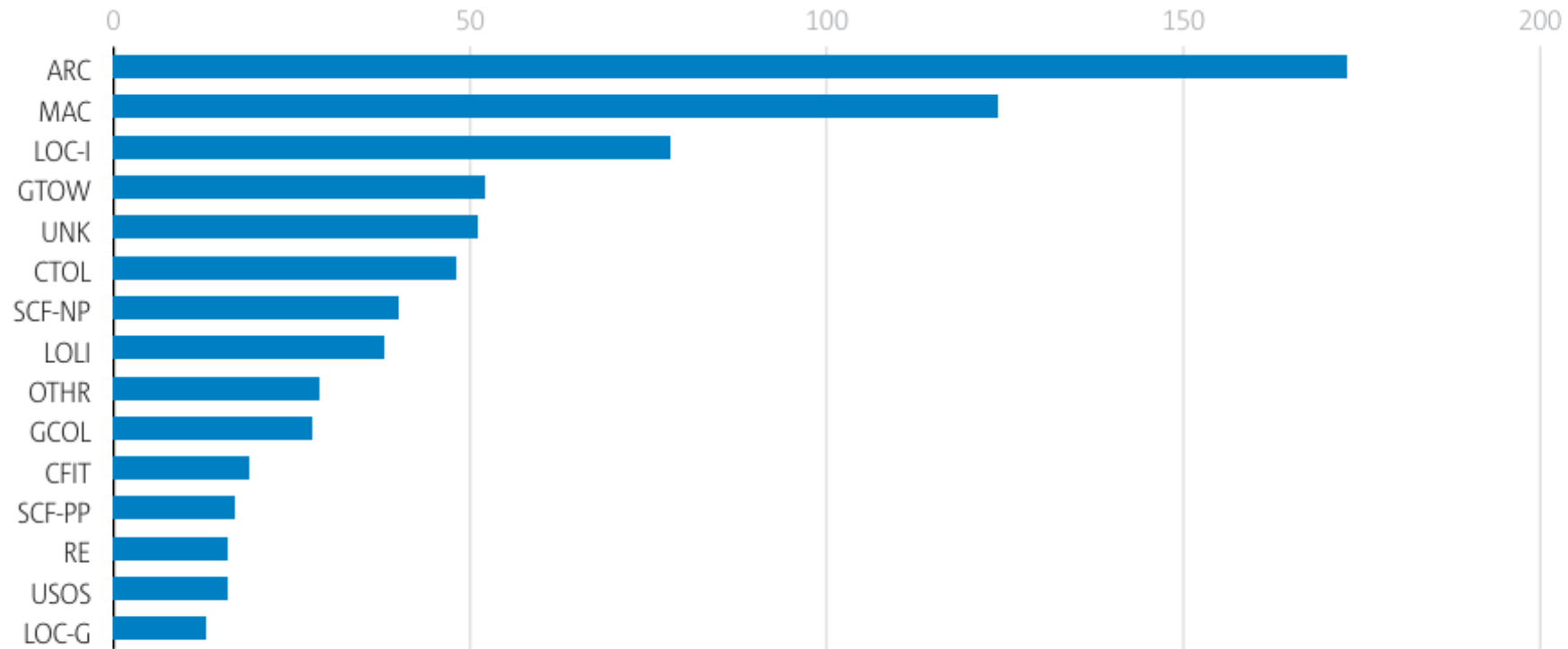
ENGINE & FUEL: Motor powered sailplanes

OPS CL: Use of checklists

PLOC: Prolonged loss of communication

BAZL / OFAC Reporting

EASA glider occurrences
2019-2023

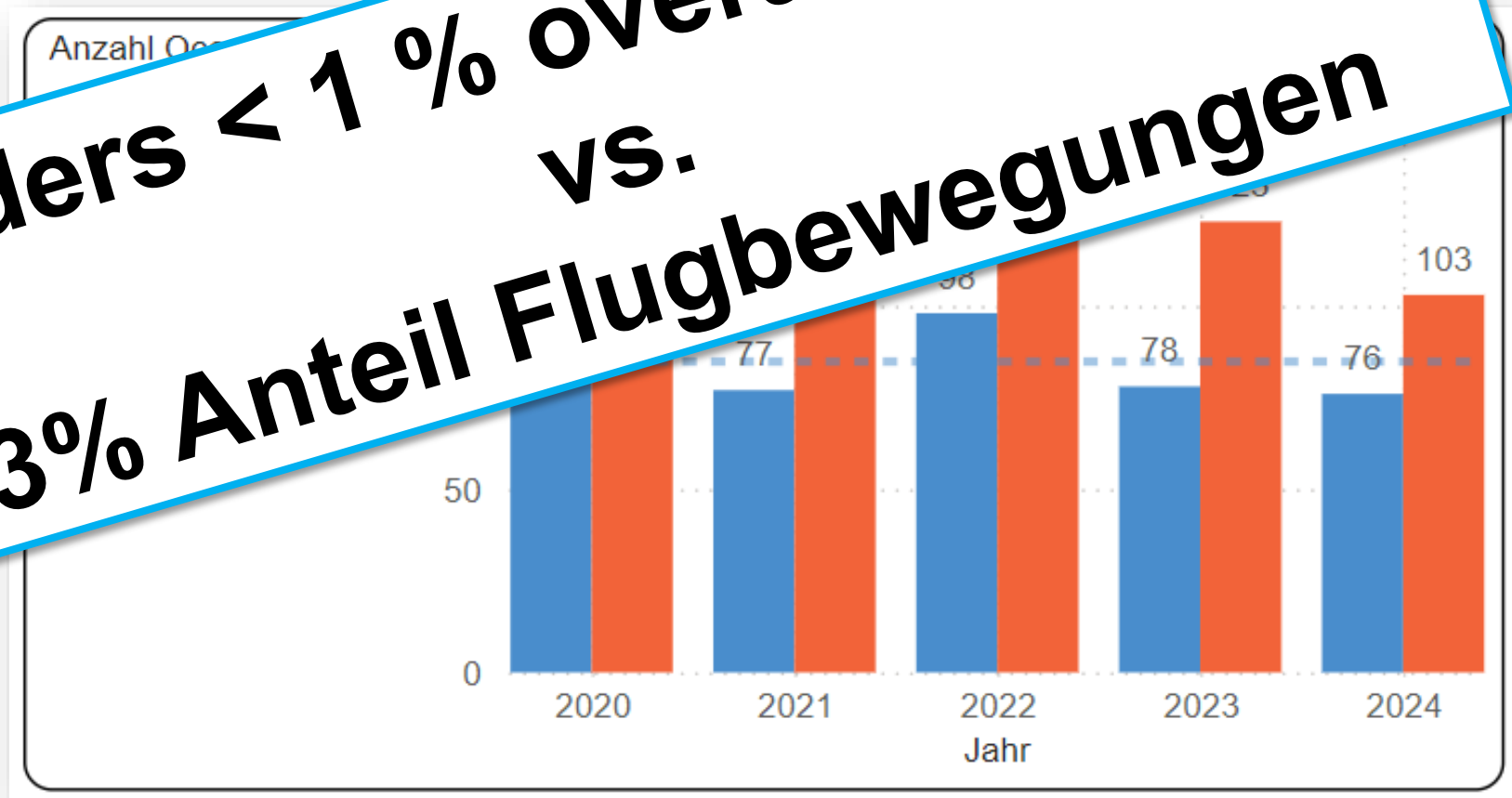


ARC: Abnormal runway contact; MAC: Airprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) mid-air collisions; LOC-I: Loss of control - inflight; GTOW: Glider towing related events; UNK: Unknown or undetermined; CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing; SCF-NP: System/ component failure or malfunction [non-powerplant]; LOLI: Loss of lifting conditions en-route; OTHR: Other; GCOL: Ground Collision, CFIT: Controlled flight into or toward terrain, SCF-PP: powerplant failure or malfunction; RE: Runway excursion; USOS: Undershoot/ overshoot; LOC-G: Loss of control – ground.

► **Figure 5.4** Numbers of occurrences by occurrence category involving sailplanes

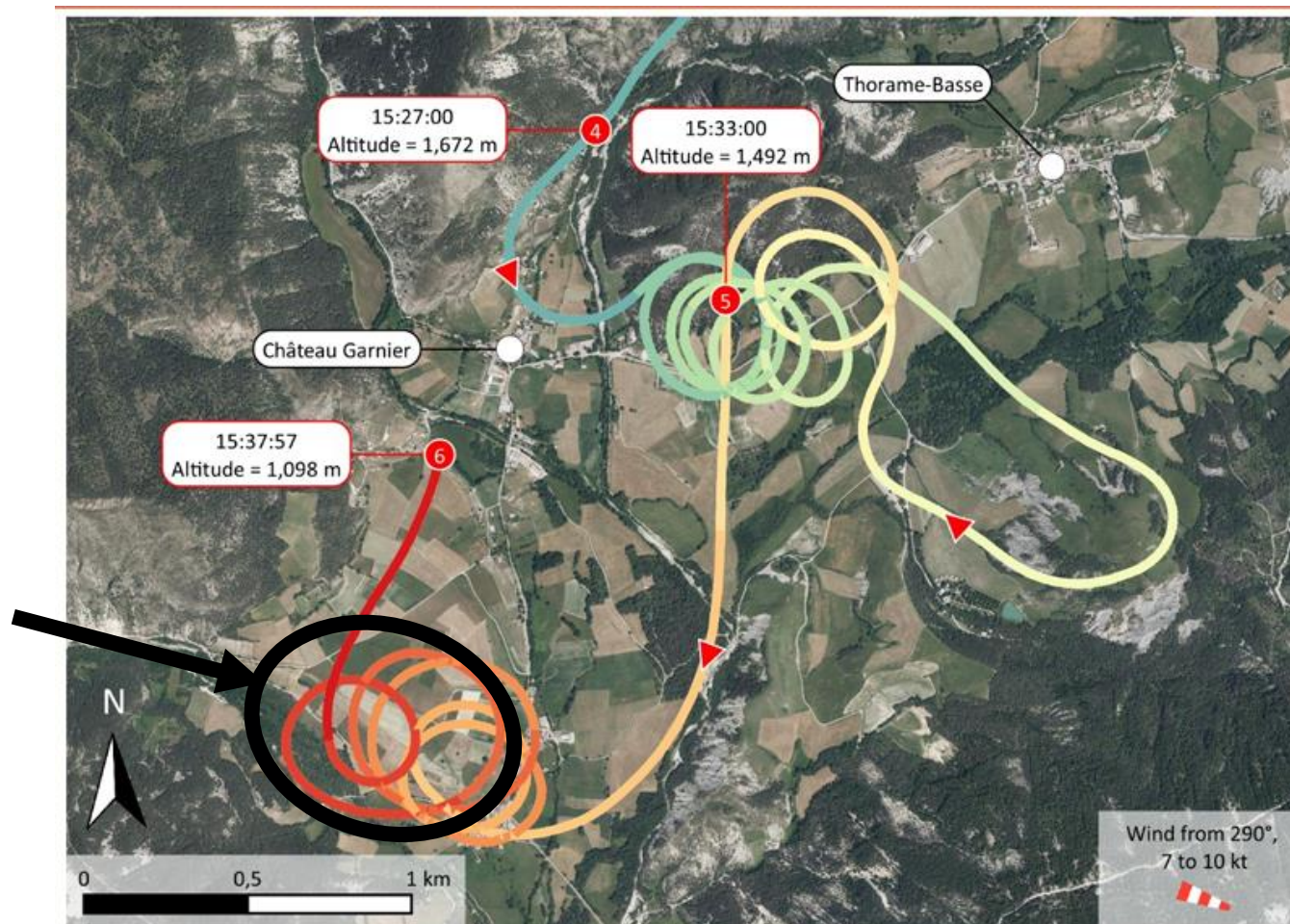
BAZL / OFAC Reporting

**Gliders < 1 % overall reporting
vs.
13% Anteil Flugbewegungen**



LS8e HB-2550 06.05.2023 Thorame-Basse (F)

Vaches avec casse – Außenlandungen mit Schaden



LS8e HB-2550 06.05.2023 Thorame-Basse (F)

Vaches avec casse – Außenlandungen mit Schaden



LS8e HB-2550 06.05.2023 Thorame-Basse (F)

TEM

- Conscience des performances limitées du moteur dans cet environnement
- Conscience limitée du vent
- Local d'un champ non connu/reconnu
- Atterrissage en travers de la pente → l'aile touche et c'est le cheval de bois
- Bewusstsein der begrenzten Motorleistung in dieser Umgebung
- Begrenzte Windbewusstsein
- Ein unbekanntes Feld als Sicherheit
- Landung quer zum Hang → der Flügel berührt und es folgt ein Ringelpiez

Transponder mit ADS-B- Anschluss

XPDR mit Mode S (ohne ADS-B out)



Grüner Kreis: ungerichtete
Warnung vor Flugzeug
Entfernung ca 8km
Rotes Feld: relative Höhe -486m

Das Flugzeug befindet sich
IRGENDWO auf dem grünen
Kreis

XPDR mit Mode S (mit ADS-B out)



Blaues Symbol im N/W:
Warnung vor Flugzeug
mit bekannter Position
Entfernung 2.5km
Hellblaues Feld: relative
Höhe 220m

Safety Briefing



Vorkommnisse 2024

April 2024

JS 3 bei Lodrino in Kabel geflogen

16.6.24

JS 1 **Vrille** bei Courtelary

August 2024

Arcus in Fluglager in **Vrille** geraten (Schockzustand)

23.08.2024

Arcus «1» **Vrille** ausgangs Lötschental

Safety Briefing

**Strömungsabriss am Hang
Verhindern einer Vrille**

Wann kann ein Strömungsabriss erfolgen?

- Wenn der Anstellwinkel zu gross wird, zB
 - > bei zu grosser Beschleunigung (zB bruskes Ziehen am Steuerknüppel, enge Kurven, Aufwindböen)
- Beim Unterschreiten der Mindest-Fluggeschwindigkeit, zB
 - > bei Rückenböen
 - > bei Turbulenzen, Scherwinden, Rotoren
 - > bei einer kurzen Unaufmerksamkeit des PIC

Safety Briefing

**Wie gross ist der Höhenverlust
nach einem Strömungsabriss?**

**Man rechnet im Minimum mit ca 50m und im
Maximum mit ca 400m.**

Auszug aus dem Bericht von Andrea Schlapbach „Der Geruch von Granit“

Auf 2680m kamen wir an, rund 480m über der Krete. Ich war am Fliegen und versprach mir von der Gesteinsformation unter uns einen Aufwind. Ich sah zudem an der Stelle einen Vogel und drehte nach links ein, meine bevorzugte Seite. Die Speed war etwa 100 km/h, in einer schönen Kurvenlage riegelte ich auf Klappe 4. Nach wenigen Sekunden im Kreis dreht sich das träge Flugzeug sehr rasch, vollkommen unerwartet und ohne Voranzeichen um die Längsachse nach rechts und geht in leichter Rückenlage dem Boden zu.

Safety Briefing

Nun realisiere, dass das Flugzeug nicht reagiert und dass wir in einer **Rechtsvrille** sind. Meine Aufmerksamkeit gilt dem **Seitensteuer**, dass ich **entgegen der Drehrichtung ausschlage** und dem **Knüppel, den ich mit neutralem Querruder nachlasse**. Zu dem Zeitpunkt fühlte ich mich noch Herr der Lage, ich war im Akrotraining und als Fluglehrer in vielen Vritten, die ich immer selbst initiiert hatte. Sie waren immer beherrschbar. Ich war hingegen noch **nie in einer unabsichtlichen Vritte**.

Nach etwa einer Umdrehung ist **die Vritte nun aber nicht beendet**, vielmehr drehen wir **plötzlich in die andere Richtung**, immer noch in der Vritte. Ich bin verwirrt, das habe ich noch nie erlebt. Es fällt mir nach dem Wechsel der Drehrichtung **nicht leicht, die Drehrichtung klar zu erkennen**, die mit Gegenseitensteuer begegnet werden will.

Safety Briefing

Das Flugzeug dreht weiter, das Gelände kommt rasend entgegen, die Situation ändert sich nicht, meine Steuerführung ändert die Lage nicht. Ich kriege Angst und sehe das Ende. Die Situation dauert ewig. Mechanisch riegelt ich irgendwann die Wölbklappe auf Negativ, um der Overspeed beim Ausleiten zu begegnen. Nach etwa zweieinhalb Umdrehungen nach links beendet das Flugzeug die Vrille und ich leite aus. Die Geschwindigkeit steigt unerwarteterweise nicht gross an und überschreitet 200 km/h nicht. Wir sind noch etwa 100m von der Krete weg und fliegen nun zufälligerweise in Richtung Tal. Wir haben etwa 400m in wenigen Sekunden verloren. Dussel. [...]"

Wie kann ich Gefahr einer Vrille begegnen?

- > **SPEED**
- > **HÖHE**

Bei schnellerem Fliegen resultiert ein hoher Sicherheitsgewinn bei unwesentlich geringerem Steigen.

Nur weil die Luft über Stunden hinweg **nicht turbulent** war, muss sie **nicht immer ruhig sein**. Wir dürften im beschriebenen Fall in eine **Windscherung** oder eine **andere Turbulenz** eingeflogen sein, welche das Flugzeug in den asymmetrischen Strömungsabriss gebracht hat.

Safety Briefing

Warum Vrille in Gegenrichtung?

- **Seitensteuer entgegen Drehrichtung**
- **Höhensteuer voll gestossen**

Beschreibung Vrille / Steilspirale:

<https://segelfliegenausbildung.de/index.php/grundausbildung/4-24-ungewoehnliche-flugzustaende-steilspirale-und-trudeln>

Safety Briefing

Empfehlungen für diese Saison

❖ Abkippen / Vrillen üben

Mit Fluglehrer:

- Abkippen üben
- Vrillen üben

Bei Interesse:

- Vrillen- / Kunstflugtraining mit Fox

Safety Briefing

❖ Aussenlandefelder

Aussenlandefelder aufsuchen

(Aussenlandekatalog im Auto resp. Flugsoftware SeeYou, XCSoar)

Foto auf «SGL-Streckenflieger» hochladen



Flpl Tonale



Flpl Sondrio



Aussenlandefeld SAMOLACO (UL Landeplatz)

Samolaco B=16 m, H = 5 m, L= .. m