

MFGF Saisonbriefing 2022

Schupfart, 11. März 2022

Liebe MFGF-Pilotin, lieber MFGF-Pilot*

*im Text wird die althergebrachte Form 'Pilot' benutzt. Es dürfen sich alle MFGF-Mitglieder angesprochen fühlen. Hauptsache, sie haben einen Pilotenschein (current oder nicht), oder arbeiten noch daran :-)

Das in schriftlicher Form durchgeführte Saisonbriefing 2021 wurde unter den MFGF-Mitgliedern sehr positiv aufgenommen. Die meisten Piloten empfinden es als angenehmer, sich in einem geeigneten Moment Zeit für das persönliche Update in Sachen 'Fliegerei' zu nehmen, als zu einem fixen Zeitpunkt vor Ort auf dem Flugplatz erscheinen zu müssen. Der Vorstand hat sich deshalb entschieden, das Saisonbriefing auch dieses Jahr in schriftlicher Form durchzuführen.

Aktive Piloten: Bitte den nachfolgenden Text aufmerksam lesen und den anschliessenden **Kurztest bis 30. Juni 2022 gewissenhaft ausgefüllt und unterschrieben im Sekretariat einreichen (persönlich oder per E-Mail). Die Teilnahme ist für alle aktiven Piloten der MFGF obligatorisch***. Bei Unklarheiten, etc. wendet Euch bitte anlässlich des Jahrescheckfluges an Euren Fluglehrer, oder an Chris Schmid (Cheffluglehrer, ht@mfgf.ch, 079 134 92 60).

*zur Info: Auch der Besuch des früheren Piloten-Rapports war obligatorisch. Zudem haben es leider einige Piloten verpasst, den Fragebogen zum Saisonbriefing 2021 einzureichen. Der Vorstand möchte mit dem Obligatorium sicherstellen, dass die erwähnten Themen, welche die Sicherheit und das Vereinsleben betreffen, auch tatsächlich gelesen, verstanden und umgesetzt werden. Besten Dank für das Verständnis.

VORFÄLLE mit MFGF-Flugzeugen in der Flugsaison 2021

Auch 2021 wurden wir von schwerwiegenden Vorfällen oder gar Unfällen verschont. Herzlichen Dank an alle Piloten dafür, dass ihr sorgsam mit unseren gemeinsamen Ressourcen umgeht.

Die Erwähnung der Vorfälle im Rahmen des Flugbetriebes dienen der Verbesserung der Sicherheit aller Piloten. Es geht nicht darum, jemanden blosszustellen. Die Darstellung der Ereignisse erfolgt deshalb verkürzt und anonymisiert.

Die neuen Funktionen zur Vorfallmeldung in FLAIR wurden gut genutzt. Details dazu findet ihr im Saisonbriefing 2021, welches im Dokumente-Bereich von FLAIR abgelegt ist.



Vorfall 1: Plötzlicher Leistungsabfall im Anfangssteigflug mit HB-PLQ

„Nach einem gewöhnlichen Touch and Go auf der Runway 07 verlor das Flugzeug kurz nach dem Lift-off drastisch an Motorleistung. Der Motor lief noch ungefähr mit halber Leistung, so dass keine akzeptable Steigrate erzielt werden konnte. Kurz nach dem ich alle Manipulationen durchgearbeitet habe und keine Verbesserung feststellen konnte, meldete sich ein Flugzeug, welches bei meinem Take Off am Holding Point gewesen war per Funk bei mir und teilte mir mit, dass aus der Engine Cowling schwarzer Rauch austrete. Somit entschied ich mich für eine flache, weite Umkehrkurve auf die Piste 25, da ich noch genügend Motorleistung zur Verfügung hatte.“

Hierzu ein paar Anmerkungen:

. Der Pilot hat sich entschieden, den Flug trotz ‚nach dem Lift-Off aufgetretenen Motorenproblemen‘ fortzuführen, bzw. keinen Startabbruch zu machen. Dies war eine situationsgerechte Entscheidung, zumal ein sicherer Touchdown, bzw. das Anhalten vor Pistenende nicht mehr möglich war, er gleichzeitig aber noch über Motorenleistung verfügte.

. Die Umkehrkurve wurde nicht ‚engine-off‘, sondern unter der verbleibenden, knapp genügenden Leistung durchgeführt und erschien unter den gegebenen Umständen die beste Lösung, zumal keine zufriedenstellende Steigleistung erzielt werden konnte.

. Trotzdem ist es so, dass man dem Instinkt ‚sofort umkehren‘ trotzen und die Situation erst analysieren muss. Die Erfahrung zeigt leider, dass unbedacht eingeleitete und durchgeführte Umkehrkurven zum Flugplatz meist nicht zielführend sind, bzw. der Flug vor Erreichen der Piste endet, oftmals leider auch unglücklich.

. Der plötzliche Leistungsabfall wurden durch einen defekten Auspuff verursacht.

Vorfall 2: Handbremse an HB-PLQ war nicht angezogen.

„Flugzeug setzte sich durch starke Windböe in Bewegung in Richtung daneben geparkte HB-KMF. Nur dank beherztem Einsatz eines Segelfliegerkameraden konnte Schlimmeres verhindert werden.“

Anlässlich dieses und weiterer, ähnlicher Ereignisse in der Vergangenheit, wurden ab 1.7.2021 neue Regeln eingeführt:

. Alle Flugzeuge wurden mit Chocks ausgestattet. Unvollständiges Equipment bitte jeweils sofort dem Sekretariat melden. Dieses wird dann dafür besorgt sein, das betroffene Flugzeug wieder vollständig auszustatten. (Aufgrund von Lieferschwierigkeiten bei den Chocks, hat dies 2021 teilweise lange gedauert.)

. HB-PLQ, HB-KMF, HB-SDJ (leichtes Flugzeug oder Flugzeuge mit un gelenk(t)em Bugrad):
Chocks must always be applied – auch in LSZI!

. Parkieren auf fremden Flugplätzen: Chocks und/oder Handbremse anziehen bei allen Flugzeugen (auch eine Frage der Versicherung!)

Vorfall 3: Annäherung am Thiersteinberg zwischen Motor- und Segelflugzeug

„HB-nnn startete um nn:nn LT auf RWY 25. Beim DEP Briefing wurde festgestellt, dass das Pistenfahrzeug der SGBF am TRESHOLD RWY 25R positioniert war und mit Segelflugverkehr gerechnet werden muss.

Die Crew (Schulungsflug) drehte nach dem Start und CLB Out korrekt in den Crosswind 25. Der Steigflug wurde auf 2'700 FT AMSL wegen der OVC Bewölkung (auf +/- ca. 3'000 FT beendet).

Beim Eindrehen in den Downwind meldete die Crew laut und deutlich:
„H-nn, beginning Downwind RWY 25, low circuit at 2'700 FT due to clouds.“

Kurz darauf meldete das FLARM ‚TRAFFIC‘. Ca. 5 Sekunden später entdeckte die Crew ein auf dem DW in derselben Höhe entgegenkommendes Segelflugzeug (HB-nnnn), welches sich in einem right turn (weg vom Downwind) befand.

Die Crew rief das Segelflugzeug erneut auf und reklamierte die fehlende Kommunikation.

Die Crew des Segelfliegers (ebenfalls ein Schulungsflug) gab schliesslich Antwort und meinte, sie hätten nicht mit einem Motorflugzeug gerechnet.

Die beiden Flugzeuge näherten sich auf wenige Hundert Meter an. Es bestand keine unmittelbare Kollisionsgefahr.

Die Crew des SF hatte nach eigener Aussage das korrekt entgegenkommende Motorflugzeug nicht gesehen.“

Die Sicherheitskommission des Flugplatzes Fricktal-Schupfart (SIKO) hat sich eingehend mit dem Fall beschäftigt und ist zum Schluss gekommen, dass es sich um einen Einzelfall handelt. Tatsächlich hat sich die Situation am Thiersteinberg durch die Arbeit der SIKO und die Umsetzung der Empfehlungen in den Flugschulen, deutlich verbessert. Wer 2021 viel geflogen ist, hat vielleicht gemerkt, dass sich die Funkdisziplin insbesondere auf Segelflugseite deutlich erhöht hat. Auch die Situational Awareness und die gegenseitige Rücksichtnahme hat sich stark verbessert.

Nichtsdestotrotz bleibt der Thiersteinberg ein „hot spot“: alle Piloten sind nach wie vor – und nicht zuletzt auch im eigenen Interesse – aufgefordert, der Situation besondere Beachtung zu schenken. Nähere Informationen dazu finden sich im Saisonbriefing 2021.

Vorfall 4: Deutliche Unterschreitung der Mindestfuelmenge an Bord des Flugzeuges

Der Pilot unternahm am nn.nn.2021 einen Flug mit einer Gesamtdauer von insgesamt 04:25h von A via B nach LSZI und landete am Abend desselben Tages. Der nachfolgende Pilot tankte das Flugzeug am Folgetag frühmorgens für einen längeren Flug ins Ausland voll, weil die durchgeführte Mass & Balance-Berechnung dies erlaubte und das volltanken operativ Sinn machte.

Er füllte dabei exakt 137.0L AVGAS 100LL in die Tanks und meldete die vorgefundene, ungenügende Restbenzinmenge, welche sich noch in den Flugzeugtanks befand dem Flugbetriebsleiter.

Die Berechnung der Restfuelmenge ergab folgendes Bild: 152L usable fuel bei diesem Muster, abzgl. 137L Betankung am Morgen des nn.nn.2021 durch den nachfolgenden Piloten, macht 15L vorgefundene Restfuelmenge (usable fuel). Bei einem angenommenen Fuel-Verbrauch von 10 USG/h betrug die maximale Restflugzeit gerade noch 24 Minuten.

Folgende Anmerkungen dazu:

Wir empfehlen **eine Restflugzeit von 45 min. + Alternate einzuplanen**. Dies entspricht auch der Empfehlung des BAZL.

. Ein Flug darf nur mit einem Brennstoffvorrat begonnen werden, der unter den gegebenen Wetterverhältnissen und voraussehbaren Verzögerungen dessen sichere Beendigung gewährleistet. Der minimale Brennstoffvorrat umfasst den Flug zum Zielflugplatz (Trip), von dort zum Ausweichflugplatz (Alternate) plus einer angemessenen Reserve.

. Die Tankanzeigen in unseren Kleinflugzeugen sind ungenau: man kann sich nicht exakt darauf verlassen.

. Falls bei sehr wenig Fuel ein Durchstart erfolgen muss, kann es im Anfangsteigflug sehr gefährlich werden: Das Benzin ist dann ungleich in den Tanks verteilt. Man denke z.B. auch an einen left turn im Crosswind, wenn der rechte Tank bereits leer ist...

. Der Fuelverbrauch ist bei Vollgas (Anfangsteigflug) deutlich erhöht (das Vielfache vom geleantem Reiseflugverbrauch!)

. Eine Unterschreitung der Mindestmengen aufgrund schlechter Planung, wird einem im Ernstfall auf jeden Fall als Grobfahrlässigkeit ausgelegt. Der Pilot muss dann für alle Folgeschäden selber aufkommen. Die Versicherung wird Regress nehmen.

. Leider verzeichnet die MFGF jedes Jahr wieder einen oder zwei solcher Fälle. Sie beruhen i.d.R. entweder auf schlechter Planung, oder falsch verstandenem Sport-Verständnis. Sie führen je nach Fall, spätestens aber im Wiederholungsfall, zu einer sofortigen Sperrung im Reservationssystem.

5. Luftraumverletzungen

Auch 2021 wurden 2 Luftraumverletzungen gemeldet. Nicht schön, aber nachvollziehbar. Die VFR-Fliegerei, mit ständig nach aussen gerichtetem, wachem Blick, ist besonders davon betroffen. Abhilfe kann hier ein Tablet mit SkyDemon (Navigationssoftware) schaffen. Allerdings beherbergen auch diese Geräte grosse Gefahren: Der Umgang will geübt sein. Ein ‚Kleben bleiben‘ auf dem Display, möglichst noch mit gesenktem Blick, muss unbedingt vermieden werden. Dies gelingt nur, wenn man die Software aus dem FF kennt. Die MFGF wird 2022/23 wieder entsprechende Winterkurse anbieten. Bitte meldet Euch im Sekretariat an, wenn ihr Interesse an der Teilnahme habt. Auch geübte SkyDemon-Benutzer, finden immer wieder die eine oder andere Funktion, welche sie noch nicht kennen, bzw. nutzen die Gelegenheit, ihr Wissen aufzufrischen.

Bitte denkt daran, Luftraumverletzungen nicht nur in FLAIR zu hinterlegen, sondern auch einen EASA Occurrence Report abzusetzen. Auch dies könnte ihr direkt in FLAIR tun (Klick auf „Additionally file an EASA Occurrence Report“). Nur so könnt ihr im Fall einer Weiterverfolgung durch die Behörden straffrei aus der Sache herauskommen:

Vorfall Melden

Vorfall Melden Spichtin, Thierry Abmelden

Unfall

«Accident» means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

- a person is fatally or seriously injured as a result of:
 - being in the aircraft; or direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft or
 - direct exposure to jet blast; except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or
- the aircraft sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windshields, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes) or minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike; or
- the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Jetzt Unfall Melden...

Additionally file an [EASA Occurrence Report](#)

Schwerer Vorfall

«Serious incident» means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and is associated with the operation of an aircraft, which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked.

Refer to [EASA 996/2010](#) for details.

Jetzt Schweren Vorfall Melden...

Additionally file an [EASA Occurrence Report](#)

Vorfall

«Occurrence» means an occurrence, other than an accident or serious occurrence, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Refer to [EASA 376/2014](#) for details.

Vorfall Melden...

Additionally file an [EASA Occurrence Report](#)

Fragen der Mitglieder

Ihr findet in diesem Abschnitt Fragen der Mitglieder, die immer wieder bei uns eingegangen sind. Wir gehen hier gerne noch einmal auf diejenigen Fragen ein, welche von allgemeinem Interesse sein dürften:

. Mir ist nach wie vor unklar, ob ich bei einem Passagierflug einen Flugschein ausstellen muss.

Ein Flugschein (Ticket) muss immer dann ausgestellt werden, wenn sich der/die PAX finanziell am Flug beteiligen.

. Muss ich für ein Ehepaar zwei Flugscheine ausstellen, oder kann ich mehrere Namen aufführen?

Pro Passagier muss ein Flugschein ausgestellt werden.

. Hafte ich bei der Ausstellung eines Flugscheines als Pilot ‚kausal‘, also immer?

Nein. Es kommt darauf an, ob das erhaltene Entgelt im Vordergrund steht, oder nicht. Deshalb auf dem Ticket immer den Flugzweck vermerken, z.B. „gemeinsamer Plauschflug“.

Steht das Entgelt im Vordergrund, kommt die Lufttransportverordnung (LTRV) zur Anwendung, welche, sowohl eine kausale, als auch eine unbeschränkte Haftung vorsieht. Dies gilt u.U. auch dann, wenn es sich lediglich um eine Kostenbeteiligung handelt.

. Soll ich auf jeden Fall einen Flugschein ausfüllen?

Nein. Falls es sich um einen gänzlich unentgeltlichen privaten Flug handelt, darf kein Flugschein ausgestellt werden. Die LTRV kommt so nicht zur Anwendung. Es gilt das Schweizerische Obligationenrecht (OR).

. Was ist eine Verzichtserklärung? Soll ich meine Passagiere bei einem unentgeltlichen Flug eine Verzichtserklärung ausfüllen lassen?

Mit einer sog. Verzichtserklärung kann lediglich eine Haftung des Piloten gegenüber den Passagieren bei leichter Fahrlässigkeit wegbedungen werden. Ansprüche von Dritten (z.B. Erbgemeinschaft) können damit nicht befriedigt werden.

Auch bei grobfahrlässigem/absichtlichem Verhalten, wird so etwas nichts nützen.

Die wenigsten Passagiere werden bereit sein, so etwas zu unterschreiben.

. Bin ich als MFGF-Pilot adäquat versichert, oder brauche ich eine private Zusatzversicherung?

Die Haftpflicht- und Kasko-Versicherung unserer Flugzeuge ist in der Regel mehr als ausreichend.

. Was ist mit den Passagieren?

In der Schweiz erwerbstätige Passagiere sind vom Arbeitgeber obligatorisch unfallversichert. Bei Ausländern, Kindern, Rentnern, usw. greift unsere Insassenversicherung, welche alle MFGF-Flugzeuge versichert.

. Muss der Selbstbehalt von CHF 5'000.00 immer vom Piloten übernommen werden? Was geschieht z.B. bei einer Kollision am Boden?

Ja, der Selbstbehalt geht immer zu Lasten des Piloten. Lediglich bei korrekt/sofort ans Sekretariat gemeldeten Hangarierungsschäden besteht kein Selbstbehalt des Schaden-Verursachers.

. Darf ich mit abgelaufenem Medical 2 weiterfliegen, solange mein LAPL Medical noch gültig ist?

Nein. Mindestens vorläufig. Die EASA hat erkannt, dass dies grundsätzlich möglich sein sollte, hat aber bisher keinen entsprechenden Beschluss gefasst. Wer eine PPL hat, muss also bis auf Weiteres auch ein gültiges Medical 2 vorweisen können.

Sonstiges aus dem Flugbetrieb

Einräumdienst

Einmal mehr ganz herzlichen Dank an das unermüdliche Einräumer-Team, welches unseren Flugzeugen grosse Sorge trägt.

Bitte beachtet: es gibt Tage, an denen kein Einräumdienst zur Verfügung steht (Wochenende, ausserhalb der Flugsaison, Vakanzen, Ferienabwesenheit, usw.).

An diesen Tagen muss das reservierte Flugzeug vom Piloten jeweils selber einhangariert werden. Nur in Absprache mit dem Piloten einer ev. nachfolgenden Reservation am gleichen Tag, darf darauf verzichtet werden. Bitte beachtet vor dem Flug immer den **Aushang neben der Türe zum Sekretariat**. Dort sind solche Tage immer vermerkt.

Bitte lasst auch den gesunden Menschenverstand walten: Ist um 17:00 Uhr nach der Landung ein Gewitter im Vormarsch, gehört nicht nur das eigene, sondern alle herumstehenden Flugzeuge sofort in den Hangar versorgt. Jemand, der einem dabei zu Hilfe eilt, findet sich immer auf dem Flugplatz. Wir möchten restriktive Regelungen, wie sie auf anderen Flugplätzen herrschen unbedingt vermeiden. Dies gelingt am besten, wenn sich jeder einzelne Pilot auch nach der Landung Gedanken, über das Wie und Wo der zurückgelassenen Flugzeuge macht.

Wie eingangs erwähnt, bitte die nachfolgenden Testfragen beantworten und bis zum 30.06.2022 im Sekretariat einreichen.

Vielen Dank für Deine Mitarbeit und eine erfolgreiche Flugsaison 2022 bei der MFGF, auf dem wunderschönen Flugplatz Schupfart – dem schönsten Flugplatz der Schweiz!



Chris Schmid
Leiter Flugschule und -betrieb

Motorfluggruppe Fricktal

Flugplatz
4325 Schupfart

062 871 22 22
079 134 92 60
ht@mfgf.ch