

Collision Avoidance

Manipulationen im Cockpit

Moderne Glascockpits und iPads sind in vielerlei Hinsicht eine grosse Hilfe und vereinfachen einiges. Durch die vielen verfügbaren Informationen und der Komplexität einiger Systeme leidet jedoch unweigerlich die Luftraumbeobachtung. Wenn wir auf dem iPad im Flug Manipulationen vornehmen, ist es schnell passiert, dass der Blick für 10 Sekunden oder mehr nicht nach draussen gerichtet ist. In dieser Zeit kann im Luftraum um uns herum so einiges passieren. Wenn also im Cockpit manipuliert wird, sollte der Blick spätestens alle 3 Sekunden wieder nach draussen gerichtet werden. Dies bedingt, dass die Systeme und Apps gut beherrscht werden und nicht in der Luft mit einer neuen Applikation geübt werden muss.

Luftraumbeobachtung

Um den Flugverkehr um uns herum rechtzeitig erkennen zu können, muss der Luftraum systematisch gescannt werden. Ein wildes schwenken des Kopfes und der Augen hilft da wenig. Viel eher soll das Sichtfeld in Sektoren aufgeteilt werden, in denen der Blick kurz (ca. 1s) ruhen bleibt. Erst bei ruhendem Blick werden die Bewegungen von anderen Luftfahrzeugen wahrgenommen. Eine Methode, die für alle Piloten gleichermassen geeignet ist, gibt es nicht. Jeder Pilot muss seine eigene Scanmethode entwickeln, die für ihn angenehm und gleichzeitig praktikabel ist.

FLARM

FLARM Geräte sind eine gute Unterstützung um Kollisionen zu vermeiden. Sie ersetzen jedoch keine systematische und konsequente Luftraumbeobachtung. Es muss immer beachtet werden, dass weder alle Luftfahrzeuge noch alle Hindernisse angezeigt werden. Weiter kann der vom FLARM errechnete Flugweg vom tatsächlichen Flugweg abweichen.

Funk

Wenn man sich in der Nähe eines Flugplatzes bewegt, sollte unbedingt dessen Frequenz gerastert und die Absichten per Blindübermittlung bekanntgegeben werden. Dies wird auch dann gemacht, wenn es auf der Frequenz ruhig und auf dem Flugplatz vermeintlich nichts los ist.

Ausserhalb von Flugplätzen bekommt man auf der Informationsfrequenz Hinweise auf andere Luftfahrzeuge, sofern es die Kapazität des Controllers zulässt.

Fliegt man im Gebirge, wo die Abdeckung der Info-Frequenz ungenügend ist, können auf der Gebirgsfrequenz (130.355 MHz) ebenfalls Blindmeldungen betreffend dem geplanten Flugweg ausgestrahlt werden.

Hotspots

Es gibt Orte und Routen, an denen sich der Flugverkehr besonders konzentriert. Dies können zum Beispiel VOR's sein, welche auf diversen Höhen von VFR- und IFR-Verkehr benutzt werden. Eine erhöhte Verkehrsdichte findet man ebenfalls über einige Pässe, zu denen auch der Rickenpass gehört. Wenn solche Hotspots beflogen werden, ist der Luftraumbeobachtung eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Über Pässe und in Tälern sollte stets rechts von der (Tal)-Mitte geflogen werden.

Beleuchtung

Die Landescheinwerfer und die Nav-Lights erleichtern es den anderen Luftfahrzeugen uns zu sehen. Auch bei Tag.

Andere sehen uns unter Umständen nicht

Bezüglich Sichtfeld sind wir mit unseren Helikoptern verwöhnt. Denkt daran, dass Flächenflieger (speziell in Kurven) viel weniger sehen als wir.