

Startunterbrechung beim Abflug



Peter Flosbach

EDKN 25.02.2018

Notlandungen hat es und wird es immer wieder geben! 24. April 1962

Schwarzer Tag der Flieger

Mißglückte Notlandung – Neue Maschine völlig zerstört – Zwei Verletzte

Wipperfürth. Der als sehr rühmig bekannte Luftsportverein Wipperfürth (LSV) wurde Ostern von einem schweren Rückschlag betroffen. Nachdem schon am Samstag ein Segler vom Typ Ka 7 bei der Landung eines Flugschülers zu Bruch ging – allerdings kann dieser Schaden in der eigenen Werkstatt beseitigt werden –, setzte sich am Ostersonntag die einmal begonnene Pechsträhne durch den Absturz des soeben vom Verein erworbenen zweisitzigen Sportflugzeugs vom Typ „Jodel“ fort. Die fast neue Maschine, die neben zahlreichen Einrichtungen des modernen Flugwesens auch



Motorschaden 12. Juni 1962

Ein Sportflugzeug ging zu Bruch

Der rührige Luftsportverein Wipperfürth muß manche Krise durchstehen

Wipperfürth. Es scheint, als ob die heimische Fliegerei, die durch den Luftsportverein Wipperfürth in den letzten Jahren einen ungeahnten Aufschwung erlebte, eine von vielen mißlichen Zufällen herbeigeführte ernste Krise durchzustehen hat.

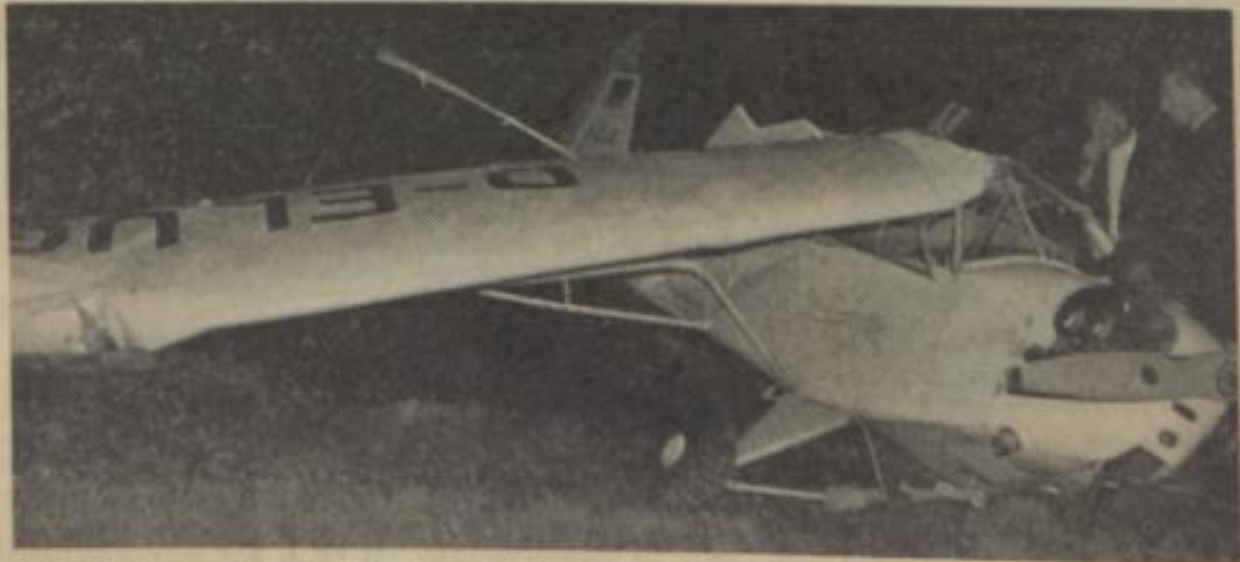
In den Abendstunden des letzten Dienstag war, wie schon gestern kurz berichtet, ein neuer Flugschüler mit der zur Zeit einzigen Motormaschine, einer Piper, zu einem Schullflug in Flugplatznähe aufgestiegen. Gegen 20.20 Uhr, es war der letzte Rundflug, setzte über der Ortschaft Oberröttenscheid in etwa 350 m Höhe plötzlich der Motor der Maschine aus. Zeugen haben beobachtet, wie der Pilot, ein Flugschüler im Alleinflug, versuchte, ein geeignetes Gelände für eine Notlandung zu finden. Er hatte schließlich einen Wiesenhang bei Niederröttenscheid angesteuert, doch die Maschine hatte wohl nicht mehr Fahrt genug. Sie schlug in einem Tal un-

mittelbar zwischen zwei Teichen auf. Durch Zaune und einen Lichtmast der Freileitung wurde das Flugzeug stark beschädigt. Die linke Tragfläche wurde abgerissen, die rechte beschädigt. An Rumpf und Fahrwerk entstanden ebenfalls

Schäden. Der Pilot trug nur eine kleine Schramme an der Hand davon.

Die Maschine lag unter der Freileitung, die die Höfe in der Nachbarschaft mit Strom versorgt. Männer der BEW sorgten sofort

für eine Sicherung der herabhängenden Drähte. Die Polizei sperrte die Unfallstelle bis zum Eintreffen eines vereidigten Sachverständigen des Bundesluftfahrtamtes ab, der gegen 10 Uhr die Maschine wieder freigab.



Motorschaden war die Ursache dieser mißglückten Notlandung. Dabei ging auch die zweite

Motormaschine des Luftsportvereins Wipperfürth zu Bruch.

Ⓜ-Foto

„Flugzeug rollte in die Wupper“ 30.08.60

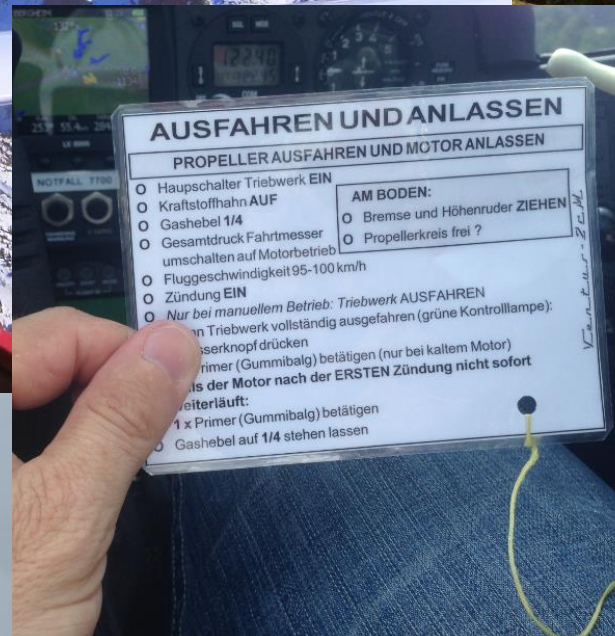


Ursachen aus Unfallberichten für geringe Steigleistung oder Startunterbrechung

- > Kraftstoffmangel, Tankwahlschalter, Vergaservorwärmung, Magnet, etc.
- > Überladen
- > Technische Mängel (Luft- oder Kraftstofffilter, Zündelektronik, etc.)
- > Rückenwind oder Fallwinde (Leewirbel)
- > Vogelschlag
- > etc.

Sicherheitsmotto: **ICH LEBE SICHERHEIT**

Checklisten sind in der Fliegerei bewährte Praxis!



Der gewissenhafte Startcheck ist die
Lebensversicherung für eine Startunterbrechung

VOR DEM START

Abflugbesprechung DURCHGEFÜHRT
Notfallbesprechung DURCHGEFÜHRT

Kraftstoffpumpe EIN

Landescheinwerfer EIN

FLARM EIN

Transponder NACH BEDARF

Klappen NACH BEDARF

VOR DEM START Checkliste abgeschlossen

„Startunterbrechung“ der „Worstcase“ oder eine „Routine unseres Sports“?

- > Außenlandungen sind im Segelflug nichts besonderes und die Verfahren im Motorflug ebenso ein Standard!
- > Fällt der "Antrieb" aus und liegt in dieser Situation kein Flugplatz im sicheren Gleitwinkelbereich, dann bleibt nur noch die Außen- oder „NOT-Landung“.
- > Ausführungen im Handbuch des Flugzeugs beachten (Landecheck, Gurte straffen, bei Motoflugzeugen Brandhahn, etc.)
- > Das wichtigste überhaupt **„First Fly the Aircraft“**
 - Geschwindigkeit mit Reserven einplanen
 - **Strömungsabriss** in Bodennähe ist in der Regel mit **tödlichen Folgen** verbunden!

„Notlandung“ Was ist zu beachten?

- > Windrichtung und Windstärke
- > Oberfläche, und Bewuchs des ausgewählten Feldes beurteilen
- > Neigung (Gegenhanglandungen mit Rückenwind sind Hangablandungen mit Gegenwind vorzuziehen)
- > Hindernisfreiheit auf dem Feld selbst und im Anflug überprüfen.
- > Unter 100 m Höhe ist die Geradeauslandung i.d. Regel immer die bessere Alternative (bei Motorflugzeugen in Abhängigkeit vom Muster auch >> 100 m)

Notlandung bei Startunterbrechung (Motorflug und Flugzeugschlepp)

- > „First Fly the Aircraft“!!!
- > 1. Priorität: Der Schutz von „Leib und Leben“
(Fremdes und das Eigene!)
- > 2. Priorität: Vermeidung von Schäden am Fluggerät
- > Nachfolgende Auszeichnung von Notlandemöglichkeiten
sind lediglich als grober Anhalt zu sehen
- > Individuell zu beachten sind
 - Wind- und Wetterverhältnisse
 - Bewuchs und Bewirtschaftung
 - Flugzeugmuster (Eigenschaften, Masse, ...)

„Notlandung“ bei Startrichtung 11 (Stand Februar 2011)

Bei verminderter Steigrate entlang der Wupper über die Stadt fliegen!!!

Nur für den Notfall – erhebliche Schadensgefahren!!

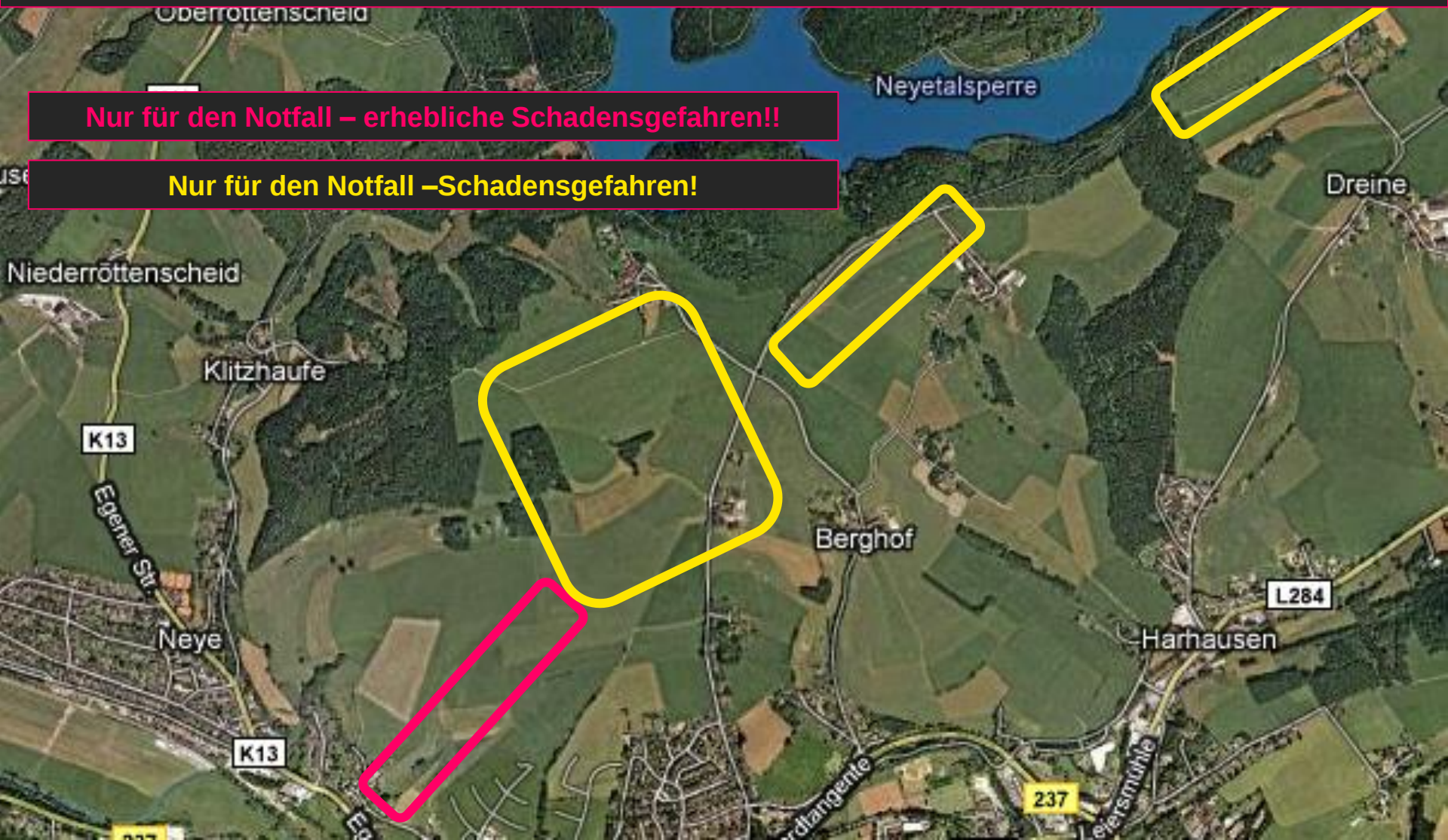


„Notlandung“ bei Startrichtung 11 (Stand Februar 2011)

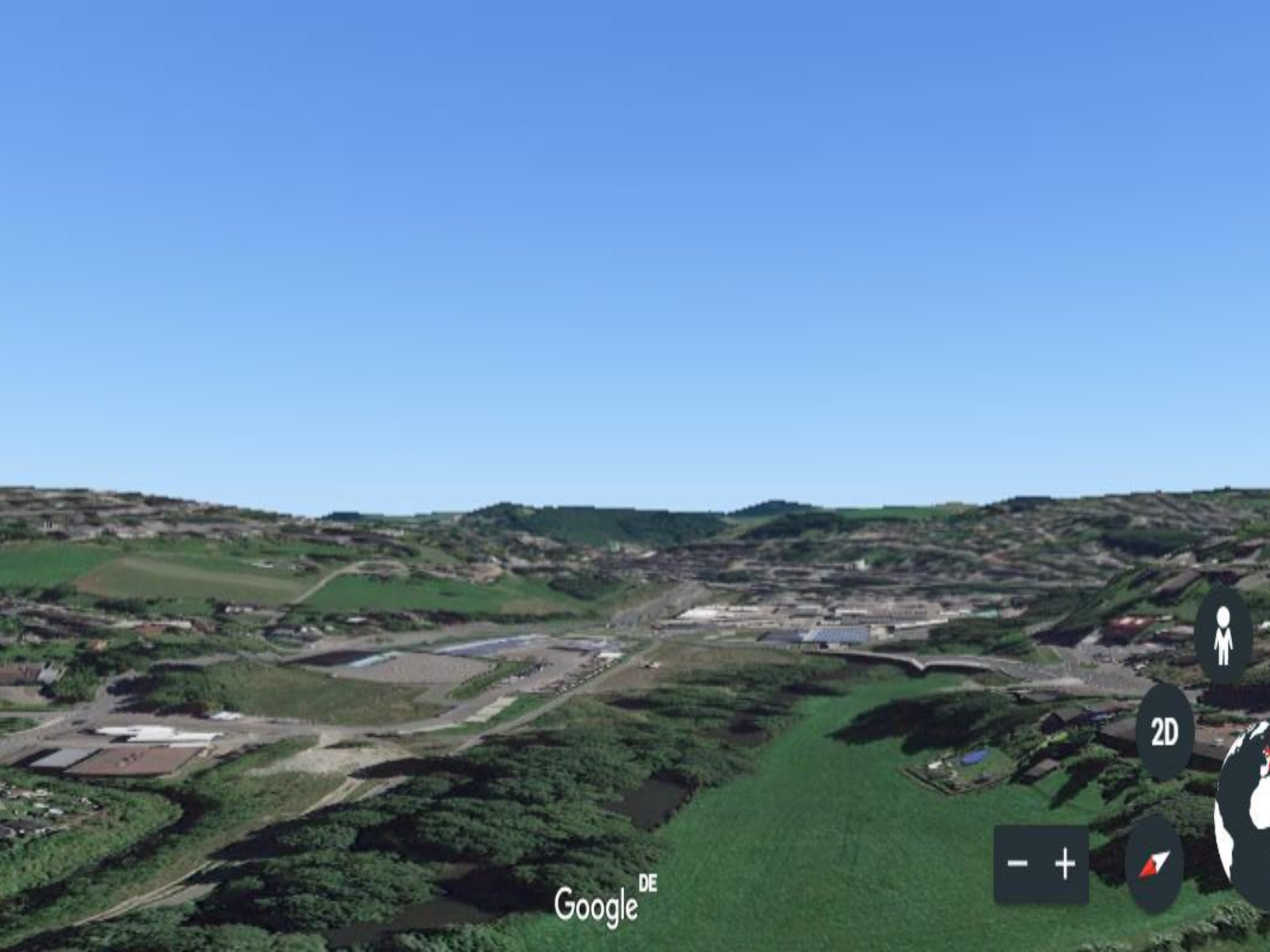
Bei verminderter Steigrate entlang der Wupper über die Stadt fliegen!!!

Nur für den Notfall – erhebliche Schadensgefahren!!

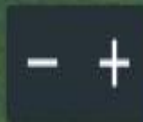
Nur für den Notfall –Schadensgefahren!





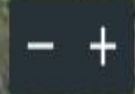


Google^{DE}





Google^{DE}



Google DE



Google^{DE}



2D





Google^{DE}

— +

2D



„Außen-/ Notlandung“ bei Startrichtung 29

Bei verminderter Steigrate entlang der Wupper fliegen!!!





Google DE





Wupper

Google^{DE}





Wupper

Wupper

**Ich wünsche Euch eine schöne und
SICHERE Flugsaison 2018**

