

Startunterbrechung und Außenlandung



Peter Flosbach

1. April 2022

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



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

- > Außenlandungen sollten im Segelflug Routine sein und die Verfahren im Motorflug 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
- > Das wichtigste überhaupt **„First Fly the Aircraft“**
 - Geschwindigkeit mit Reserven einplanen
 - **Strömungsabriss** in Bodennähe ist in der Regel mit **tödlichen Folgen** verbunden!

Motorausfall oder Leistungsabfall

- > **Bringt der Motor nicht die Leistung, müssen wir als Piloten schnell und richtig reagieren.**
- > Eine gute Vorbereitung und Training ist der Schlüssel für Sicherheit
- > Wichtig: Ein Motorausfall ist nur sehr selten durch technische Störungen bedingt, sondern oft durch vorheriges Fehlverhalten verursacht
 - Vor jedem Start die Checkliste beachten und ein **Notfall-Briefing** mit aktuellen Orts- und Wetterbedingungen (z.B: Wind!) durchführen
 - Hierdurch werden Unfälle durch Starten mit fehlerhaften Einstellungen vermieden, durch das **Notfall Briefing** sind wichtige Informationen sofort aus dem **Kurzzeitgedächtnis** abrufbar!
 - Bei Flugzeugschlepp ggf. vorherige Absprachen zwischen FS- und Segelflugpilot treffen!
- **Während des Fluges Kraftstoffmanagement und Motorüberwachung**

Nur bei ausreichender Höhe: Wiederanlassversuch nach Notfall-Checkliste

- > **Individuell nach Checkliste LFZ; Beispiel ...**
- > **Auf vollen Tank umschalten
(immer auf ausreichend Sprit achten)**
- > **Kraftstoffpumpe ein**
- > **Gemischeinstellung prüfen → voll reich**
- > **Vergaservorwärmung ein**
- > **Zündung jeweiligen Kreis prüfen, bzw. beide Kreise ein**

Motorausfall in geringerer Höhe

- > Wir haben nur wenig Zeit, um eine ^{LEP}geeignete Landefläche zu finden!
- > Was immer auch passiert:
 - Vergiss nicht, das Flugzeug zu fliegen!
 - Konsequent die geschulten Verfahren „Notlandeübung“ anwenden!
 - Geschwindigkeit des besten Gleitens einnehmen (Klappenstellung beachten)
 - „Nearest“ Notlandefeld suchen – ansteuern
 - Bei größerer Höhe – Nächste Plätze suchen/ansteuern
 - Landecheck: Sicherheitshinweise für Passagiere, Gurte stramm (Schultergurte) angelegt, Wind, ...

Motorausfall in größerer Höhe, in unwegsamem Gelände oder bei 2 Mann Besatzung

- Notruf absetzen auf aktueller Frequenz, bei Überlandflügen auf FIS oder 121.5 => **"MAYDAY"** mit Position und Personen an Bord
- Transponder auf 7700 setzen.
- ELT - Schalter im Panel aktivieren

Kriterien bei der Auswahl eines Landefeldes

- Bei niedriger Höhe immer geradeaus oder mit kleinen Richtungsänderungen landen (im Normalfall KEINE Umkehrkurve)!
- Windrichtung beachten (möglichst gegen den Wind landen)
- Bei größerer Geländeneigung immer Bergauf landen
- Ggf. zusätzlicher Slip (abhängig vom Flugzeugmuster)
- Bewuchs und ggf. Zäune beachten
- Gesundheitsschutz geht immer vor Sachschäden

Appell zum Selbstbriefing

Youtube Links zum Thema

- > **Gutes Training für den Winter!!!**
- > **Late Night Soaring**
- > https://youtu.be/CEMlNy_ExuU Cessna Catastrophic Engine Failure Emergency with Video and ATC Audio
- > <https://youtu.be/PTrLxkVOShg> Student Pilot Loses Engine | Cockpit View + ATC | by Brian Parsley
- > <https://youtu.be/HiT4qzKpnQ4> FK9 - Emergency landing due to engine failure while climbing

Faden leicht nach Außen und weg vom Hang!



Faden in der Kurve „leicht“ nach Außen und die Kugel leicht nach innen!

> Der Joker zum sicheren und erfolgreichen Fliegen!

Richtig



Falsch



Schieben aktiv kontrollieren - Strömungsabriss tritt immer am nachgeschobenen Flügel zuerst ein

- > Egal ob in der Hangthermik oder im Hangwind:
- > Beim Fliegen nah am Hang ist eine angemessene Fahrtreserve die wichtigste Lebensversicherung.
- > Einen Strömungsabriss können wir uns so nah am Gelände schlicht nicht leisten, das dürfte allen Segelfliegern klar sein.
- > **Weniger bekannt ist, dass wir uns beim hangnahen Fliegen mit Hilfe des Fadens eine zusätzliche Sicherheitsmarge einbauen können, indem wir den Faden immer etwas weg vom Hang wehen lassen.**

**Ich wünsche Euch einen guten Start in eine
schöne und SICHERE Flugsaison 2022**

