



**FLUGSICHERHEITS
INFO**



03/01

**FLUGSICHERHEITS
INFO**



F a h r w e r k v e r g e s s e n , u n d n u n ? ?

In der vergangenen Flugsaison ist es mindestens drei mal passiert:
Ein Segelflugzeug kommt im Endanflug zur Landung, z.B. über eine Baumreihe, wird dadurch erst spät sichtbar und dann sehen es viele gleichzeitig: **Das Rad ist nicht ausgefahren!**

Allgemeines Rufen : "Fahrwerk!!!" -
mindestens einer rennt zum nächsten
Funkgerät, schreit ins Mikrofon:
"D - XY, Fahrwerk".

Das Segelflugzeug ist im stabilen Anflug
fast bis zum Boden geglitten jetzt macht es
eine plötzliche Nickbewegung nach unten
während das Rad herauspendelt, halb
sichtbar ist.

Dann ein Sprung nach oben - und ein
steiler Sturz zum Boden. Es kracht beim Aufprall, Glassplitter fliegen herum - ein
hässlicher Bruch rutscht über die Landebahn.

Das ging so schnell, dass einige Sekunden vergehen, bis die ersten losrennen um
dem hoffentlich nicht verletzten Insassen beizustehen und ihm aus den Trümmern zu
helfen.



Der Funkspruch wäre besser unterblieben! Allenfalls eine harmlose Bauchlandung
wäre die Folge gewesen auf Gras ohne jeden Schaden. Auf fester Bahn etwas
peinlicher mit weißen Schleifspuren auf dem Asphalt, aber ohne Gefahr für die
Besatzung.



So oder ähnlich verliefen schon eine ganze
Reihe ärgerlicher Landeschäden, teilweise
auch schwere Unfälle mit ernstesten Folgen.
Sicherlich ist ein schneller Funkspruch gut
gemeint, löst aber das Verhängnis erst aus.
Ein Warnhinweis über Funk ist sinnvoll wenn
er frühzeitig erfolgt, etwa an der Position oder
noch im Queranflug. Da kann der Pilot die
Überraschung noch verkraften und ohne Hektik
reagieren.

Kurz vor dem Aufsetzen jedoch, wo es auf millimetergenaue Steuerausschläge ankommt, führt das kräftige, ausholende Betätigen des Fahrwerkshebels unweigerlich zu unkontrollierten Bewegungen mit dem Höhenruder und aufschwingender Flugbahn unmittelbar am Boden. Besonders wenn die steuerführende Hand noch umgreifen muss, der Pilot sich im Sitz bewegt oder abstützt.

Deshalb:

- ▶▶ **Ruhe im Funk!!**
- ▶▶ Die zum Mikrophon eilenden **Kameraden zurückhalten!**
- ▶▶ Nichts sagen, - ruhig **landen lassen!**

Die folgende Bauchlandung wird dann eher eine erheiternde Angelegenheit (zumindest für die Zuschauer).

Schließlich bleibt noch zu ergänzen, dass ein regelmäßiger **Landechek**, konsequent durchgeführt, den besten Schutz gegen diese peinliche Störungsart darstellt.

Landechek laut SBO (Pkt. 4.1.2.):

An der Position ist ein Landechek gemäß Flughandbuch durchzuführen. Dieser soll mindestens enthalten:

- 1. Lose Gegenstände im Cockpit verstaut, alle Bedienhebel frei.***
- 2. Anschnallgurte nachgezogen***
- 3. Kontrolle Flughöhe über Grund***
- 4. Andere Luftfahrzeuge im Anflugbereich – Landebahn frei***
- 5. Je nach Segelfluggmuster: Fahrwerk, Wölbklappen, Wasserballast usw. auf Landekonfiguration prüfen***
- 6. Landegeschwindigkeit einnehmen (Trimmung)***

Das Büro Flugsicherheit wünscht allzeit eine Gute und sichere Landung