



## **Mitsicherem Windenstart ins Jahr 2000**



Auch im vergangenen Jahr wurden in Deutschland wieder mehr als 700.000 Windenstarts mit Segelflugzeugen durchgeführt. Dem gegenüber erscheinen die gemeldeten 21 Unfälle in dieser Startart gering. Startunfälle sind aber besonders gefährlich.

Der schnelle, dynamische Bewegungsablauf des Windenstarts, mit starker Beschleunigung und rasantem Höhengewinn erfordert in

jeder Phase volle Aufmerksamkeit und Konzentration aller Beteiligten. Routine und Gedankenlosigkeit können schnell zu verhängnisvollen Störungen führen.

### **Das Büro Flugsicherheit erinnert deshalb nochmals an die wichtigsten Grundregeln:**

- Startwinden, Seile und Zubehör müssen in einwandfreiem Zustand sein. Winden mit zeitweiligen Leistungsstörungen, Getriebemängeln usw. dürfen nicht eingesetzt werden. **Jede Startunterbrechung kann eine Gefahrensituation hervorrufen.**
- Startwindenfahrer und Starttelefonist müssen geübt und ausgebildet sein. **Neulinge gehören nicht ans Telefon.**
- Startstellen müssen hindernisfrei, kurz gemäht und übersichtlich sein. Nicht benötigte Seile sind nach SBO **ausreichend weit zur Seite zu ziehen** und der **Seilfallschirm ist auszuhängen.**
- Verwendung der **Seilausstattung laut SBO** und der für das Flugzeug **richtigen Sollbruchstelle.**



- Beim zügigen Anschleppen muß der Pilot / Pilotin genauestens auf Richtung und Querneigung achten.

**Bei Bodenberührung eines Flügels sofort ausklinken. Überschlaggefahr! „Halt-Stop“ Kommandos!!**

- Nach dem Abheben mäßiger, kontrollierter Anfangssteigflug. Fahrtkontrolle. Sanfter, gerundeter Übergang in den vollen Steigflug nach Erreichen der Sicherheitshöhe.

**Keinesfalls abrupte Vergrößerung des Steigwinkels. (Kavalierstart)**

- Bei einer Startunterbrechung, nachlassender oder zu geringer Schleppgeschwindigkeit, dosiertes Nachdrücken ohne Verzögerung in die sichere Gleitfluglage, Ausklinken. **Fahrtkontrolle.** In geringer Höhe möglichst geradeaus landen. **Vorsicht beim Gebrauch der Bremsklappen.** Gefahr des Durchsackens bei geringer Geschwindigkeit.



- Ist bei einer Startunterbrechung eine Landung geradeaus nicht mehr möglich, die Höhe andererseits für eine verkürzte Platzrunde noch nicht ausreichend, muß oft eine ungewöhnliche Landeeinteilung, und zwar die mit dem geringsten Risiko, geflogen werden. Es soll nicht versucht werden, die Landebahn noch zu erreichen.
- Bei geringen Windgeschwindigkeiten ist eine ausreichend weit ausholende Umkehrkurve zur Landung entgegen der Startrichtung zu erwägen. Eine weitere Möglichkeit kann ein Abkurven mit der Seitenwindkomponente zu einem anschließenden, frühzeitigen Einkurven, zum Beispiel in die Mitte des Flugplatzes, sein. Evtl. auch eine Außenlandung auf geeigneten Feldern seitlich oder in Verlängerung des Flugplatzes. **Auch hier wiederholt Fahrtkontrolle, besonders vor der ersten Richtungsänderung.**
- Der übrige Startbetrieb ist bis zur Beendigung der Störung zu unterbrechen.
- Überraschende Startunterbrechungen können jederzeit eintreten. Deshalb vor jedem Start kurze gedankliche Prüfung der Gesamtsituation und der vorhandenen Möglichkeiten.

**Die genannten Empfehlungen sollten unter Berücksichtigung der jeweiligen Platzverhältnisse wiederholt mit allen Flugbetriebsteilnehmern durchgesprochen werden.**

Das Büro Flugsicherheit und Ihr FSI wünschen für die neue Saison erfolgreiche, sichere Flüge und allzeit gute Landungen.