

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 137

Braunschweig, September 1995

Durchstarten - Der rechtzeitige Entschluß ist entscheidend.

Die Landung gehört zu den schwierigsten Abschnitten eines Fluges. Es wundert deshalb nicht, daß sich während dieser Betriebsphase die meisten Unfälle ereignen. Diese gehen meistens glimpflich aus und enden "nur" mit Sachschaden - mit einer Ausnahme: wird während einer mißglückten Landung durchgestartet und wird dieses Verfahren nicht richtig durchgeführt, kann es zum Ausbrechen des Flugzeuges, zur Hindernisberührung oder zum Abkippen nach Unterschreitung der Mindestfluggeschwindigkeit kommen. In solchen Fällen nehmen auch die Insassen teilweise erheblichen Schaden.

In diesem Jahr gab es bisher 9 Unfälle bei Durchstartverfahren, was uns veranlaßt, auf dieses Thema näher einzugehen:

1. Der Entschluß

Die klassische "Schulbuchlandung" sieht vor, daß das Flugzeug nach einem stabilisierten Endanflug mit der korrekten Anfluggeschwindigkeit (siehe Flughandbuch) innerhalb des ersten Drittels der Landebahn aufsetzt. Wann immer der Flugzeugführer erkennt, daß das Anflugprofil oder die Geschwindigkeit dies aller Voraussicht nach nicht zulassen wird, sollte die Möglichkeit des Durchstartens und eine entsprechende Strategie bereits in Erwägung gezogen werden.

Spätestens dann, wenn der gewählte Aufsetzpunkt in zu großer Höhe oder mit zu hoher Geschwindigkeit überflogen wird, muß sofort der Entschluß zum Durchstarten gefaßt werden. Jede Verzögerung und jeder Versuch, den mißglückten Landeversuch doch noch zu einem akzeptablen Ende zu bringen, bedeutet verlorene Zeit und verschenkte Durchstartstrecke!

2. Die Durchführung

Das Ziel des Durchstartverfahrens liegt naturgemäß darin, innerhalb kürzestmöglicher Zeit eine positive Steigrate zu erlangen und auf einer möglichst kurzen Strecke die größtmögliche Höhe zu erreichen, um frei von Hindernissen im Abflugsektor zu sein.

Die Strategie zur sicheren Durchführung kann daher nur so aussehen:

1. Maximale Leistung setzen (**POWER**)

- Vollgas
- Propeller auf maximale Drehzahl
- Vergaservorwärmung "kalt"

2. "Pitch-up" Attitude einnehmen (**PITCH**)

- Ziehen, um eine positive Längsneigung zu erreichen
- Geschwindigkeit für steilstes Steigen (V_x) einnehmen

3. Widerstand verringern (**DRAG**)

- Fahrwerk einfahren
- Landeklappen stufenweise einfahren

Aufgrund der hohen Leistung bei niedriger Geschwindigkeit reagieren die meisten Flugzeuge mehr oder weniger heftig mit einer Ausbrechtendenz entgegen der Propellerdrehrichtung (also in aller Regel nach links). Ein dosierter Seitenruderausschlag ist also erforderlich, um die Richtung zu halten. Außerdem führt die Änderung der Konfiguration zu einer Lastigkeitsänderung, auf die man vorbereitet sein sollte.

Damit Sie im Falle eines mißglückten Landeanfluges, der übrigens auch bei "Profis" hin und wieder mal vorkommen kann, sicher zum zweiten Versuch ansetzen können, empfiehlt die FUS:

- **Fassen Sie den Entschluß zum Durchstarten rechtzeitig.**
- **Machen Sie sich mit dem Durchstartverfahren vertraut (Power, Pitch, Drag).**
- **Führen Sie das o.b. Verfahren entschlossen und ohne Verzögerung durch.**
- **Beziehen Sie bei jedem Landeanflug die Möglichkeit des Durchstartens in Ihre Überlegungen ein.**
- **Üben Sie den Abbruch des Anfluges von Zeit zu Zeit, am besten mit einem Fluglehrer an Bord.**