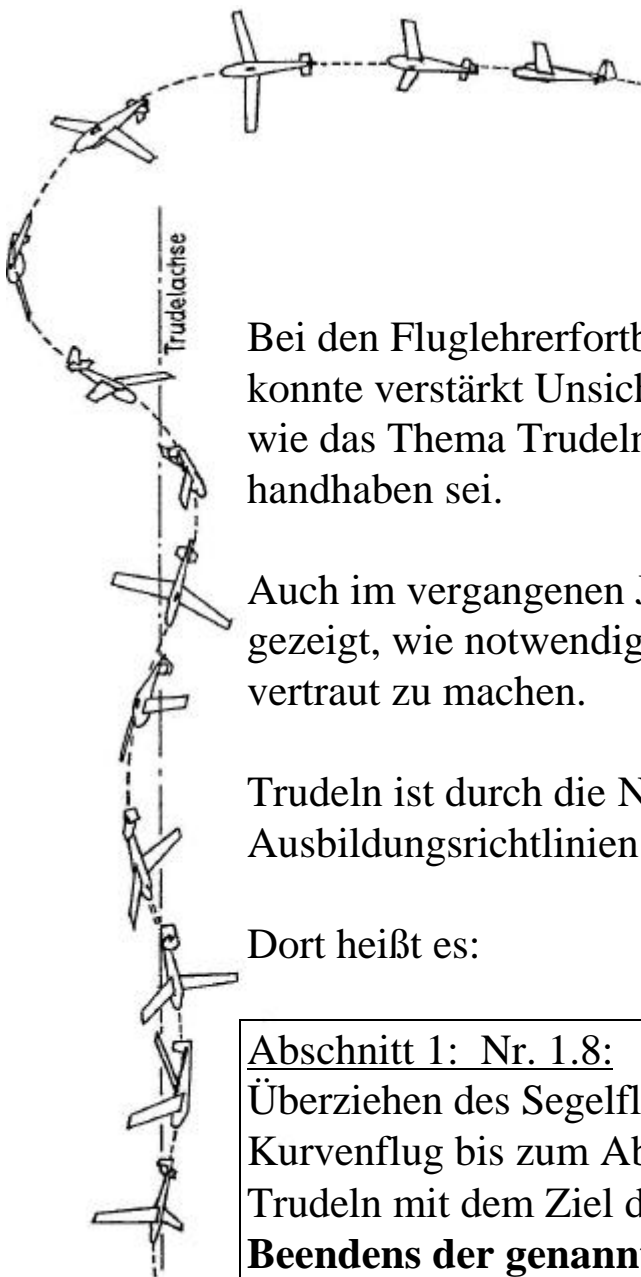




Keine Angst vorm Trudeln: Segelflug



Bei den Fluglehrerfortbildungslehrgängen im Herbst 1995 konnte verstärkt Unsicherheit in der Frage festgestellt werden, wie das Thema Trudeln in der Segelflugausbildung zu handhaben sei.

Auch im vergangenen Jahr haben einige schwere Unfälle gezeigt, wie notwendig es ist, Schüler mit diesem Flugzustand vertraut zu machen.

Trudeln ist durch die Nfl II - 63/94 in die Ausbildungsrichtlinien Segelflug aufgenommen worden.

Dort heißt es:

Abschnitt 1: Nr. 1.8:

Überziehen des Segelflugzeuges "im Geradeausflug und im Kurvenflug bis zum Abkippen bzw. zum (**stationären**) Trudeln mit dem Ziel des **rechtzeitigen Erkennens und Beendens der genannten Fluglagen.**"

Viele Fluglehrer sind immer noch der Meinung, daß Sie für das Demonstrieren des Trudelns eine Kunstflugberechtigung benötigen.

Wenn Sie die Richtlinien des BMV näher betrachten, wird das Trudeln in Kapitel 19/C (Kunstflugberechtigung für Segelflugzeugführer) unter der Überschrift : "Einweisung in besondere Flugzustände (Gefahreineinweisung)" und **nicht** unter dem Pkt. 2: Übungen aufgeführt.

ALSO: Für das Trudeln ist keine Kunstflugberechtigung erforderlich !

Selbstverständlich sollten nur diejenigen Fluglehrer das Trudeln demonstrieren, die es selber beherrschen. Dies kann aber auch für Fluglehrer der Anlaß sein, sich selber **weiterzubilden** !!

Es dürfen natürlich nur Flugzeuge eingesetzt werden, die laut Handbuch für diese Flugzustände zugelassen sind!

!! Aber nicht nur in der Schulung kommt es zu Unfällen !!

Auch in 1995 ereigneten sich wieder zahlreiche (tödliche) Abkip- und Trudelunfälle, an denen frische Scheininhaber und sogar erfahrene Piloten beteiligt waren.

Was könnten die Gründe für solche Zwischenfälle sein ?

- In der Ausbildung wurde dem Problem eventuell zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.
- Viele Piloten haben den überzogenen Flugzustand bzw. das Trudeln noch nie oder seit vielen Jahren nicht mehr erlebt.
- Durch häufigen Musterwechsel und fehlendes Erliegen der Grenz - flugzustände sind die Langsamflugeigenschaften der jeweiligen Typen nicht bekannt.

Deshalb : -Trainieren sie diese Flugzustände einmal wieder mit Ihrem Fluglehrer!
-Gehen Sie auch bei der Umschulung auf diese Punkte ein !

Eines gilt jedoch immer :

Eine richtig angelegte Platzrunde mit **sicherer Anfluggeschwindigkeit** und Landekurven mit einer Querneigung von weniger als 30 Grad sind in den meisten Fällen der Schlüssel dafür, daß es gar nicht erst zum Abkippen / Trudeln kommen kann !

Zweite INFO

Wir wollen desweiteren nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, daß im Ausbildungsnachweis nur diejenigen Übungen bescheinigt werden sollen, welche **durchgeführt und beherrscht** werden !

Das einmalige Vor- und Nachmachen der "besonderen Flugzustände" kann also in der Ausbildung **nicht** ausreichend sein!!

An dieser Stelle soll nochmals darauf hingewiesen werden, daß die theoretische und praktische Ausbildung aufeinander abgestimmt sein sollen. Dies bedeutet, daß der Schüler für **jeden** Teil seiner praktischen Ausbildung auch das theoretische Hintergrundwissen hat.

In den Vereinen wird der Unterricht zumeist im Winter durchgeführt, so daß es keine Ausnahmerecheinung ist, daß ein Flugschüler, der erst im Frühjahr dem Verein beigetreten ist, **ohne** den Nachweis eines Mindestumfanges an Theorieunterricht zum Alleinflug gebracht wird.

Das Referat Flugsicherheit ist der Meinung, daß es genügend verregnete Tage gibt, an denen man mit den Flugschülern, parallel zur praktischen Ausbildung, theoretische Grundlagen der einzelnen Flugübungen besprechen kann. (Dieser Unterricht sollte auch im Unterrichtsbuch bestätigt werden).

Die Flugunfalluntersuchungsstelle empfiehlt daher in einer Sicherheitsempfehlung, daß ein Mindestmaß an Theoriestunden in die Richtlinien für den Ausbildungsabschnitt: "Flugausbildung vor dem ersten Alleinflug", sowie in die "Methodik der Segelflugausbildung des DAeC" aufgenommen wird.

