

# Gefährliche Flugzustände i

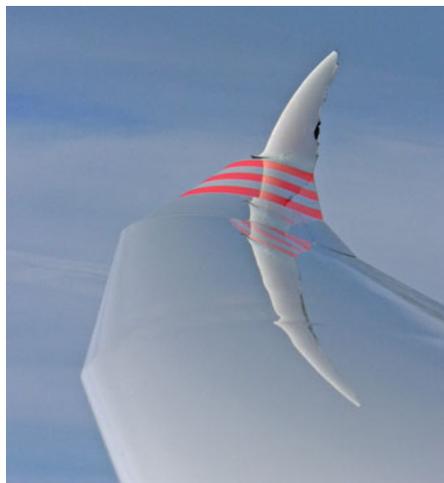
VON FLORIAN BARTELS

Nachfolgende Ereignisse liegen zwar schon ein paar Jahre zurück, kamen mir beim Lesen des Artikels „Flugtechnik, Gefährliche Situationen im F-Schlepp meistern“ in der Ausgabe 3/2013 jedoch wieder vor Augen. Die Situationen sind in dem Artikel unter Punkt Nr. 6 „Extreme Schleppfluglage – Unterfliegen und Überholen des Schleppseiles“ der zehn gefährlichsten Schleppfluglagen beschrieben, meine Erlebnisse variieren jedoch leicht, daher hier zur Ergänzung und Vertiefung unter dem Motto „LauF“ (Lerne aus Fehlern).

**W**ährend eines Überlandfluges mit Flugschüler in der ASK21 mussten wir außerplanmäßig auf einem fremden Platz landen. Zum Glück war ein Schleppmotorsegler vom Typ Dimona (oder G109, ich weiß es nicht mehr so genau) am Platz einsatzbereit, um uns zum Heimatplatz zurückzuschleppen. Kurz nach dem Start und Kursaufnahme Richtung Zielflugplatz nahm der Schlepppilot jedoch in ca. 200 m über Grund das Gas raus und zog zusätzlich ein wenig Fahrt weg. Die Folge war, dass die ASK21 bei gestrafftem Seil weit unter die Schleppmaschine geriet. Über Funk fragte ich völlig konsterniert nach, was los sei und der Schlepper antwortete: „Ich dachte Ihr hättet ausgeklinkt!“ Auf mein „Nein, gib wieder Gas, wir haben nur noch 80 km/h Fahrt!“ kam die Antwort: „Schon passiert,



*Das Seil legte sich wie ein Riesenfaden mittig über die Haube...*



*...das Schleppseil blieb am rechten Winglet hängen und beschädigte es stark*



aber ich kann keine Fahrt aufholen!“ Ich drückte ebenfalls nach – keine Fahrtzunahme! Die Fahrt ging weiter zurück, ich klinkte aus und konnte zum Glück wieder am Startplatz landen. Nach Rückkehr des Schleppers analysierten wir die kritische Situation: Der Motorsegler konnte keine Fahrt aufholen, da ich die

ASK21 nachdrückte und so über das Schleppseil das Heck der Schleppmaschine nach unten zog. Der Motorsegler seinerseits drückte ebenfalls nach und hob damit den ASK21 Bug an. Zum Glück ist die ASK21 bei Unterfahrt äußerst gutmütig was Strömungsabriss anbetrifft, sonst hätte der Vorfall schlimmer enden können.

# m F-Schlepp

Der Grund für das Missverständnis bezüglich des vermeintlichen Ausklinkens war übrigens die Namensgleichheit von Startflugplatz und dem Spitznamen des Schlepppiloten: Auf meine höfliche Verabschiedung über Funk vom Platz „XYZ die D-abcd bedankt sich für die freundliche Aufnahme und sagt Tschüß“ fühlte sich der Schlepppilot (gerade erst frisch die F-Schlepp Berechtigung absolviert) mit Spitznamen XYZ angesprochen und nahm an, wir hätten geklinkt. Er wunderte sich zwar, warum wir kurz nach dem Start den Schlepp beenden wollten, fragte aber weder nach noch blickte er in den Rückspiegel.

## Handlungsempfehlung zur Vermeidung solcher Situationen:

- Nur eindeutige Anweisungen über Funk, keine Höflichkeitsfloskeln!
- Der Schlepppilot darf erst nachdem er sich selbst vom Ausklinken des Segelflugzeuges überzeugt hat den Schleppvorgang beenden!
- Bei vertikal extrem abweichender Schleppkonstellation sofort ausklinken!

Zweites Erlebnis zum Unterfliegen des Schleppseils: Obige Handlungsempfehlung Nr. 3 musste ich Jahre später praktizieren, als ebenfalls beim F-Schlepp, diesmal im Duodiscus, hinter einem Motorsegler beim Durchflug eines Wellenrotors die Schleppmaschine plötzlich wegstieg und zusätzlich das Seil durchhing, das sich wie ein Riesenfaden mittig über die Haube legte. Die Schrecksekunde dauerte zu lang: Beim Ausklinken kippte der Duo über die linke Fläche ab, das Schleppseil blieb am rechten Winglet hängen und beschädigte es stark. Auch hier hatte ich wieder riesiges Glück gehabt, denn ohne vorheriges Ausklinken hätten wir den Motorsegler beim Abkippen noch mitgerissen. Der Vorfall wurde seinerzeit selbstkritisch unter HFACS und FORDEC-Kriterien aufgearbeitet und unter anderem auf dem Leewellentreffen 2007 in Berlin vorgetragen, Vortragssfolien siehe unter: [www.mittelgebirgslee-welle.de/frameset.htm](http://www.mittelgebirgslee-welle.de/frameset.htm) (man muss sich noch unten links auf der Seite zu den

Berichten des Treffens von 2007 in Berlin scrollen und dort unter „Dokumentübergreifende Links“ den Vortraglink [Vortrag Christian Späh u. Florian Bartels](#) = 2. Link auswählen) bzw. [www.mittelgebirgslee-welle.de/treffen07/wf/wf.htm](http://www.mittelgebirgslee-welle.de/treffen07/wf/wf.htm))

Zu guter Letzt ein Vorfall, bei dem das Segelflugzeug das Schleppflugzeug zu überholen drohte: Überlandschlepp ASK13 doppelsitzig hinter einem Motorsegler. Im Anflug auf den Zielflugplatz mussten wir den Sinkflug einleiten, um unter die Cu-Basis zu gelangen. Der Schlepppilot drückte ohne Vorwarnung zügig an, die ASK13 geriet dadurch in eine Überhöhung und überholte beim Nachdrücken fast den Motorsegler, das Seil hing stark durch. Eine

solche Situation ist zwar ausdrücklich in der Ausbildungsmethodik zum F-Schlepp beschrieben, aber geübt hatte das keiner mit mir während meiner F-Schlepp-Ausbildung (1983) und ich selber hatte es bis dato auch nie in der Praxis angewandt, sondern nur theoretisch behandelt. Ich zog die Klappen – viel zu stark – das Seil straffte sich ruckartig und zerterte das Gespann ordentlich hin und her. Zum Glück hielt die Sollbruchstelle und der Tanz stabilisierte sich nach einigen heftigen Kursabweichungen. Fazit hier ganz klar: Üben und im Vorfeld klare Absprachen treffen! Beim geplanten abgestimmten Trainieren kann man sich an die Wirkung der Klappen bzw. des Slips zur Seilstraffung gewöhnen und entsprechend darauf einstellen.

**Wenn keine Zeit für Fragen bleibt ...**

**NEU & Aktuell: EASA-Packintervall jetzt 360 Tage!**

**... muss die Entscheidung schon getroffen sein!**

**RFS II**  
**Das Pilotenrettungsgerät von Brüggemann.**  
**Hoher Tragecomfort durch**  
**Aerospacer-Rückenteil;**  
**Container in Royalblau !**

**Fallschirmservice**  
**Thomas Vilter**

Generalvertrieb über: [Fallschirmservice.de](http://Fallschirmservice.de)  
 Kleeweg 19 58239 Schwerte-Wandhofen  
 Ruf: 02304 -2 30 16  
 E-Mail: [Thomas.Vilter@Fallschirmservice.de](mailto:Thomas.Vilter@Fallschirmservice.de)