

Die Segelflugausbildung

I Methodik der Segelflugausbildung

Anlage E Autostart

Seite 2

E Autostart

Lernziel:

Die Steuertechnik des Autoschlepps zu erlernen, bei einer Startunterbrechung selbstständig, folgerichtig und unverzüglich handeln zu können sowie die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften.

Erläuterung der Übung bzw. Voraussetzungen:

Das Gleit- oder Segelflugzeug wird durch das vom Startfahrzeug gezogene Startseil von der Startstelle gestartet. Es erhält dabei die für den Flugzustand notwendige Fluggeschwindigkeit, hebt vom Boden ab und gewinnt Höhe.

Die Vorschriften für den Windschlepp gelten sinngemäß auch für den Autoschlepp. Grundfertigkeiten in der Steuerung des Segelfluges werden vorausgesetzt.

Durchführung der Übung:

Startbereitschaft:

Nach dem Startcheck ist die Startbereitschaft zu signalisieren.

Anrollen und Abheben:

Während des Seilspannens und beim Abheben ist das Höhenruder neutral zu halten. Nach dem Abheben ist das Höhenruder je nach Segelflugzeugmuster neutral bis leicht gedrückt zu halten.

Ein seitliches Ausbrechen ist durch entsprechenden Seitenruderausschlag zu verhindern, die Querneigung ist unabhängig vom Seitenruder mittels Querruder zu kontrollieren.

Anfangssteigflug:

Nach dem Abheben ist allmählich in einen nicht zu steilen Anfangssteigflug überzugehen. Fahrtkontrolle!

Im Falle einer Startunterbrechung ist jederzeit die normale Landegeschwindigkeit einzunehmen und entsprechend der erreichten Höhe eine Landung entsprechend der Platzverhältnisse vorzunehmen.

Steigflug

Ab Erreichen der Sicherheitshöhe (min. 50 m GND) hat das Segelflugzeug allmählich die volle Steigfluglage einzunehmen. Abrupter Übergang in den Steigflug ist unbedingt zu vermeiden. Kontinuierliche Fahrtkontrolle.

Zu hohe Schleppgeschwindigkeit: Ausklinken und Nachdrücken.

Zu niedrige Schleppgeschwindigkeit: Nachdrücken und Ausklinken.

Kontrolle der Steigfluglage geschieht durch seitliches Hinaussehen. Bei Seitenwind muß ein Vorhalten durch entsprechenden Seiten- und Querruderausschlag erfolgen, die Orientierung erfolgt anhand von Bodenmerkmalen.

Vor Erreichen der Ausklinkhöhe allmählicher Übergang in die Normalfluglage.

Ausklinken

Im oberen Drittel des Schleppvorganges ist der Steigflug kontinuierlich bis in die Normfluglage zu verringern. Nach automatischem oder manuellem Ausklinken ist die Ausklinkvorrichtung dreimal zügig zu bestätigen.

Übergang in den Horizontalflug

Nachdrücken, Fahrtkontrolle, Austrimmen, Blickpunkt beachten, Orientierung im Luftraum herstellen.

Verhalten bei Startunterbrechung:

a. Unmittelbar nach dem Abheben

Zügige Beurteilung der augenblicklichen Fluglage, unkontrolliertes Nachdrücken vermeiden. Vorsicht bei Betätigung der Bremsklappen! Landung voraus.

b. Startunterbrechung in voller Steigfluglage in geringer Höhe

Landeanfluggeschwindigkeit einnehmen, Ausklinkvorrichtung 3x betätigen. In der Regel Landung voraus unter Benutzung aller Landehilfen.

c. Startunterbrechung im kritischen Höhenbereich um 100 m

Landeanfluggeschwindigkeit einnehmen, Ausklinkvorrichtung 3x betätigen. Bei kritischen Gegebenheiten (kurzer Platz, geringe Bremsklappenwirkung, Windstille, keine Außenlandemöglichkeiten hinter dem Flugplatz) können Richtungsänderungen erforderlich werden, um eine sichere Landung durchzuführen.

Hinweis:

Folgende Möglichkeiten bieten sich an:

- Landung geradeaus
- Landung entgegen der Startrichtung
- quer zur Startrichtung
- verkürzte Platzrunde
- Landung außerhalb der Flugplatzgrenzen
(ist einer erzwungenen Ziellandung am Lande-T vorzuziehen).

Die Entscheidung, bei welcher Höhe noch voraus gelandet werden kann, hängt von den örtlichen Gegebenheiten, der Position des Segelflugzeuges, Wirkung der Bremsklappen und vom Windeinfluss ab. Zurückkurven vermeiden, wenn eine sichere Vorauslandung möglich ist.

d. Startunterbrechung in Höhen über 100 m

Landeanfluggeschwindigkeit einnehmen, 3mal ausklinken. Aus dieser Höhe ist normalerweise die Durchführung einer verkürzten Platzrunde möglich (siehe 1.11. Kurzanflug).

e. Leistungsabfall des Schleppfahrzeuges oder durch gefährlich hohe Geschwindigkeiten erzwungenes Ausklinken: Verhalten wie bei Seilrissen.

Allgemeine Hinweise für alle Startunterbrechungen:

Die Maßnahmen, die nach Startunterbrechungen zu treffen sind, gelten hier analog dem Verhalten bei Startunterbrechungen im Windschlepp.

Charakteristische Fehler:

- Ablegen der Fläche beim Anrollen,
- Überrollen des Seiles,
- erzwungenes Abheben durch Ziehen,
- Ausbrechen beim Anrollen,
- Kavaliertart,
- Überziehen im Steigflug,
- fehlendes Vorhalten bei Seitenwind,
- kein Blickpunkt nach dem Ausklinken.
- kein Nachlassen vor dem Ausklinken

Bei Startunterbrechung:

- Ausklinken vor Nachdrücken,
- keine Fahrtkontrolle
- Krampfkurven in Bodennähe.