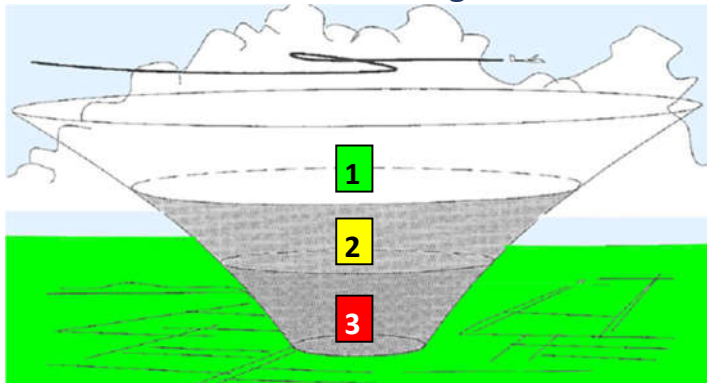


LERNEN aus OCCURRENCE REPORTS

AUSSENLANDUNG?

Trichtertheorie als Vorbereitung zur Außenlandung



Entscheidungsstufe 1 Bodenorientierte Phase

Befindet man sich in der obersten Ebene des Trichters, wird die Oberflächenstruktur in die Entscheidung integriert, d.h. die Orientierung geschieht nach dem Gelände (sonnenbeschienene Hänge, Getreidefelder, Waldkanten, Steinbrüche, Abrisskanten im Gebirge). Der herrschende Wind spielt bei der Wahl eines möglichen Landeplatzes eine wichtige Rolle.

Entscheidungsstufe 2 Landorientierte Phase

Wenn sich die Höhe über Grund auf etwa 300 bis 400m verringert hat, weil die Suche nach Thermik erfolglos geblieben ist...

- Das Außenlandefeld ist der Bezugspunkt. Der Pilot versucht, die Beschaffenheit, die Umgebung und die Hindernisse des vorgesehenen Landeplatzes zu erfassen.
- Windrichtung feststellen (Versetzung des Flugzeugs, Rauchfahnen)
- Landerichtung mit Gegenanflug, Queranflug, Endanflug festlegen
- über Funk eine mögliche Außenlandung mit Angabe der Örtlichkeit mitteilen
- Das Suchen nach Thermik bzw. nach einem Hangaufwind ist nicht ausgeschlossen, aber der Spielraum ist eng geworden.

Entscheidungsstufe 3 Landephase

Es sind keine Aufwinde mehr gefunden worden.

Der Entschluss zur Landung steht klar fest.

Es werden **keine Thermikkreise mehr** geflogen.

- Platzrunde fliegen (Verhaltensmuster wie auf dem Heimflugplatz, ohne Zeitdruck, korrekte Anfluggeschwindigkeit)
- ab der Position: mindestens 200m über Grund Landeanflug einleiten

Wir wünschen Euch stets eine sichere Landung!

Euer Team der **FAA**,
Österreichischer Aero-Club



AUGUST QERUDA

Meldungen von Vorfällen in der Luftfahrt können auf Gefahren aufmerksam machen. Mit Beispielen Bewusstsein schaffen.

Bitte an Eure Pilotinnen und Piloten weitergeben. Dem oder der Nächsten hilft die Story und verhindert einen möglicherweise schlimmeren Ausgang.

Jeder Flug, insbesondere Streckenflüge sollten nach der Trichtertheorie geplant werden. Der Entscheidungstrichter mit seinen zum Außenlandefeld hin sich verengenden Öffnungswinkeln repräsentiert deutlich die Einengung des Entscheidungsspielraumes, wenn die Aufwinde einen im Stich lassen.

Die Winkel sind abhängig von:

- a) den herrschenden Windverhältnissen
- b) von der Gleitzahl des Segelflugzeuges

Auch wenn heute viele unserer Flugzeuge mit Turbos/Eigenstarter ausgerüstet sind, auch dies ist keine Garantie dafür, es immer zur Verfügung zu haben!

Good Airmanship bzw. Attitude bedeutet:

Früh genug die Entscheidung zu treffen, eine **sichere** Außenlandung durchzuführen.

link zu BFU Flugsicherheitsinformation Außenlandungen - Unfallschwerpunkt Nr. 1 im Segelflug

