

SHARE YOUR EXPERIENCE

Wenn das Seil nicht wirklich ausklinkt

VON CHRISTIAN HYNEK

„Share your experience!“ lautet der Aufruf an unsere Leser, ihre Erfahrungen mit anderen zu teilen, um Zwischenfälle zu verhindern. Christian Hynek aus Wiener Neustadt berichtet von einem Missverständnis in der Kommunikation, das zu einer gefährlichen Situation während der F-Schlepp-Schulung führte.

Ich absolvierte mit einem Flugschüler mit der ASK21 eine Schlepplandung, was so weit gut funktionierte. Am Boden kam es dann zum Missverständnis. Ich sagte zuvor im Funk: „Wir machen eine Schlepplandung und dann Schluss.“ Der Schlepppilot dachte, wir landen und bleiben stehen – ich dachte, wir starten wie so oft durch. So sind wir nach dem Aufsetzen dahingerollt, die Dimona bremste, wir kamen immer näher und haben aufs Gas geben gewartet. Ein kurzer Funkspruch und wir sind durchgestartet. Aus erster Sicht unangenehm, aber nicht problematisch.

Im Querabflug fragt mich der Schüler, wozu man eigentlich eine Schlepplandung braucht, es komme doch sowieso nur alle hundert Jahre zu einer solchen Situation. Der Schlepp verläuft derweil normal, noch ein Vollkreis, die Dimona wackelt mit den Flächen. Der Schüler klinkt akustisch hörbar aus, ich sehe das Seil links vom Flieger und die Dimona verschwindet leicht vor uns. Für mich war der F-Schlepp in 300 Metern beendet, und da der Schüler sehr gut flog, war ich gedanklich woanders.

Plötzlich taucht die Dimona wieder auf

Aus dem Augenwinkel tauchte die Dimona dann vor uns wieder kurz auf und der Schüler sagte, dass das Seil noch dran sei. Wir hatten einen extremen Seildurchhang, der Schüler hatte nach dem vermeintlichen Ausklinken schon nachgedrückt und die ASK nach links beschleunigt. Die Dimona befand sich etwa 45 Grad rechts unter uns, aus meiner Sicht mit einer Tendenz weiter nach rechts. Ich sah keine Möglichkeit, einen vernünftigen Flugzustand herzustellen. Daraufhin rief ich über Funk „Dimona kappen, Dimona kappen“. Der Schlepppilot kappte jedoch nicht, da er uns noch im Spiegel sah, und drehte wieder zu uns. Die ASK flog aber noch immer mit der Nase leicht schräg zu Dimona, das Seil war gespannt, ich riefetwas panischer „Kappen!“ und die Dimona stellte sich vor uns mit mehr als 45 Grad mit der Nase zum Boden auf. Der Schlepppilot kappte in diesem Moment und tauchte vor uns ab. Ohne Kappvorrichtung, mit normalem Schleppseil, hätte es böse ausgehen können. Wir klinkten nochmal nach, hörten ein metallisches Geräusch und dachten, das

Seil sei herausgefallen. Wir setzten zur langen Landung an; die Startstelle informierte uns, dass das Seil noch am Flugzeug hängt. Nach der Landung war klar, dass wir mit dem Bugrad das Seil überrollt hatten und es sich seitlich um die Achse gewickelt hatte. Wir benötigten eine halbe Stunde, bis wir das Rad mit dem Seil ausbauen konnten.

Fehleranalyse

- ⊗ Ich hatte mit dem Schlepppiloten den Ablauf nicht ausreichend durchgesprochen, dachte, das Verfahren laufe wie immer ab und drückte mich zu leger aus.
- ⊙ **Persönliches Fazit:** Genau absprechen, was man macht!
- ⊗ Der Schlepppilot hat beim Durchstarten gesehen, dass das Seil „komisch“ hängt, aber nichts gesagt.
- ⊙ **Persönliches Fazit:** Unregelmäßigkeiten müssen gleich aufgezeigt werden!
- ⊗ Wir haben eine Situation geübt, aber die Möglichkeit verdrängt, sie könnte wirklich eintreten.
- ⊙ **Persönliches Fazit:** Man muss versuchen, besser bei der Sache zu bleiben.



Eine Dimona beim Schleppen eines Segelflugzeuges

- ⊗ Als Fluglehrer habe ich einen Moment zu früh die Aufmerksamkeit verloren und war deshalb mit allen Flugmanövern zu spät dran.
- ☺ **Persönliches Fazit:** Ich habe einen ganzen Abend darüber nachgedacht: Für mich gab es viele Zeichen, dass der Schlepp beendet war. In Zukunft beobachte ich die Schleppmaschine länger und lasse mich vom vermeintlichen Können des Piloten nicht ablenken!
- ⊗ Der Schlepppilot dachte, er könne die Situation noch entschärfen und hat nicht sofort gekappt.
- ☺ **Persönliches Fazit:** Wenn man sich als Schlepppilot eindeutig angesprochen fühlt, darf es hier kein Zögern geben! Die Schleppmaschine ist eindeutig das schwächere Glied in der Kette.
- ⊗ Ich dachte bei der Landung, das Seil hängt nicht mehr dran.
- ☺ **Persönliches Fazit:** Rücksprache mit dem Flugleiter oder anderen Flugzeugen halten.

Vorsicht bei Flugzeugen mit Bugrad

Entstanden ist das Problem in diesem Fall zwar eindeutig durch das verzögerte Durchstarten, kann aber bei jedem Segelflugzeug mit Bugrad im F-Schlepp passieren, wenn es beispielsweise durch eine Bodenwelle oder eine Verzögerung nach dem Seilstraffen zu einem Überrollen des Seils kommt.“

Share your experience!

Zur Sicherheitskultur in der Luftfahrt gehört auch die Diskussion über eigene Erlebnisse und Fehler, aus denen jeder lernen kann. Haben Sie auch Vorfälle erlebt oder beobachtet, die für unsere Leser interessant sind? Teilen Sie ihre Erfahrungen mit anderen! Nur wenn Zwischenfälle aufgearbeitet und die Erkenntnisse verbreitet werden, kann sich die Flugsicherheit im Segelflug verbessern.

Schreiben Sie an:

zh@segelfliegen-magazin.com,
wir behandeln Ihre Zuschriften auf Wunsch vertraulich.

Wenn keine Zeit für Fragen bleibt ...



NEU! - 270 Tage Packintervall!

... muss die Entscheidung schon getroffen sein!

RFS II
Das Pilotenrettungsgerät von Brüggemann.
Besserer Tragekomfort durch neues Rückenteil; Container jetzt in Royalblau !



Fallschirmservice
Thomas Vilter

Generalvertrieb über: Fallschirmservice.de
Kleeweg 19 58239 Schwerte-Wandhofen
Ruf: 02304 -2 30 16 Fax: 02304 - 2 18 66
E-Mail: Thomas.Vilter@Fallschirmservice.de