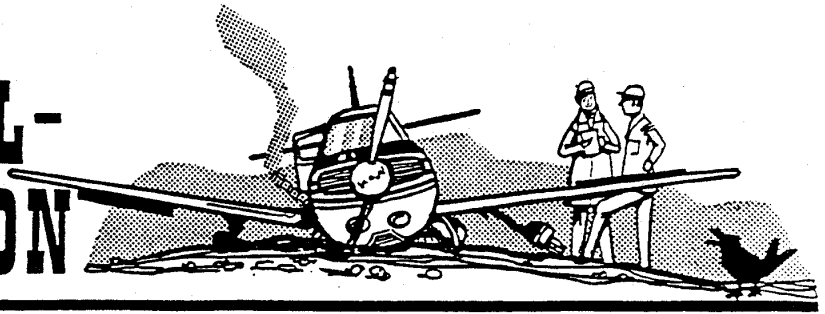


# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 30  
Braunschweig, Juli 1984

## **Geschwindigkeitszugabe bei Flug in Böen und Abwinden**

Nach vierstündigem Segelflug an einem Hang in den Alpen bis Höhen von 9 000 ft wollte der Pilot noch den letzten Hangaufwind ausnutzen, der bis dahin eine gute Steiggeschwindigkeit von ca. 3 m/sec. gebracht hatte. Das Segelflugzeug geriet jedoch ins Lee und begann zu sinken. Dabei unterschritt es die Mindestfluggeschwindigkeit und berührte in unkontrollierter Fluglage Baumwipfel. Das Segelflugzeug kam nach etwa 10 m in den Bäumen zum Stillstand und sackte dann durch die Bäume zu Boden. Hierbei wurde es schwer beschädigt, der Pilot blieb jedoch unverletzt. Noch vor Eintreten der Dunkelheit konnte er durch Rettungsmannschaften geborgen werden.

Auf Befragen gab der Pilot an, daß er sich gewundert hätte, daß das Segelflugzeug in den unkontrollierten Flugzustand geraten sei, obwohl er mit erhöhter Geschwindigkeit geflogen sei. Sie hätte bei 90 bis 100 km/h gelegen, was in niedriger Höhe zwar normale Geschwindigkeit wäre, aber in größerer Höhe erhöhte Geschwindigkeit sei, da der Fahrtmesser in größerer Höhe doch zu wenig anzeige. Damit hätte er doch die nötige Übergeschwindigkeit gehabt, um auch in Fallböen noch über der Mindestgeschwindigkeit zu liegen. Das war ein Irrtum!

Es stimmt zwar, daß der Fahrtmesser in der Höhe zu wenig anzeigt. Was der Pilot jedoch nicht berücksichtigt hatte, war die Tatsache, daß in der Höhe auch der Auftrieb sinkt, der durch erhöhte Geschwindigkeit ausgeglichen werden muß. Fahrtmesserfehlanzeige und zusätzlicher Geschwindigkeitsbedarf entsprechen jedoch einander, damit ist die erforderliche Geschwindigkeit gleich der angezeigten Geschwindigkeit. Mit 90 - 100 km/h war er also nicht schneller, sondern hatte nur normale Geschwindigkeit. Um das Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit im Lee auszugleichen, hätte er schneller als 100 km/h fliegen müssen!

Immer dann, wenn starke Böigkeit oder Abwinde (Leewirkung) erwartet werden müssen, ist ein entsprechender Sicherheitszuschlag zur normalen Fluggeschwindigkeit zu geben. Das gilt besonders in Bodennähe bzw. am Hang.

Die erhöhte Fluggeschwindigkeit bringt 2 Vorteile:

- Sie sind ausreichend von der Mindestgeschwindigkeit entfernt, und die Gefahr des Überziehens ist gebannt,
- die Ruderfolgsamkeit Ihres Luftfahrzeuges ist größer, d.h. es reagiert schneller auf Ihre Steuerausschläge.