



Sunny Swift

“Umkehrkurve?”

SUNNY UND IHR FLUGSCHÜLER WARTEN AM ROLLHALT UND SIND BEREIT FÜR DEN START.

ES IST SEHR WICHTIG VOR DEM START DIE NORMALEN ABFLUGVERFAHREN UND DIE NOTVERFAHREN FÜR EINEN TRIEBWERKSAUSFALL DURCHZUGEHEN.

KURZ NACH DEM START BLEIBT NICHT VIEL ZEIT! DRÜCKE SOFORT NACH UM DIE FAHRT ZU HALTEN UND LANDER GERADEAUS. ACHTE DABEI AUF DIE FAHRT UND HINDERNISSE. WENN MÖGLICH NUTZE DIE VERBLEIBENDE STARTBAHN.

WENN DAS TRIEBWERK IN EINER FLUGHÖHE VON 2000 BIS 3000 FT AUSFÄLLT, HAST DU ETWAS MEHR ZEIT. ALLERDINGS IMMER NOCH GENUG HÖHE UND ENERGIE, UM EINE UMKEHRKURVE ZU FLIEGEN. WIE ZUVOR, ZÜGIG NACHDRÜCKEN UND FAHRT KONTROLIEREN. SUCHE GERADEAUS NACH DER BESTMÖGLICHEN LANDEMÖGLICHKEIT. VERMEIDER RICHTUNGSÄNDRUNGEN VON MEHR ALS 15° NACH RECHTS ODER LINKS.

VERSUCHE NIEMALS EINE UMKEHRKURVE ZU FLIEGEN. DENKE IMMER DARAN, WIE WICHTIG ES IST NACH DEM TRIEBWERKSAUSFALL SOFORT ZU REAGIEREN. ES GILT FAHRTVERLUST UND ABKIPPEN ZU VERMEIDEN.

KETNE UMKEHRKURVE OHNE AUSREICHEND HÖHENRESERVE

- EINE STANDARDKURVE (3°/S, RATE 1*) HAT ZU EINEM HÖHENVERLUST VON 1320 FT GEFÜHRT. MIT SOFORTIGER REAKTION UND EINER QUERNEIGUNG VON 45° HATTEN WIR 350 FT. ALLERDINGS WAR DIESE 14 G KURVE SEHR STEIL UND DYNAMISC.
- AUSERDEM HAT EIN WINDMILLING PROPELLER MEHR WIDERSTAND ALS EINER IM LEERLAUF WIE IN DER ÜBUNG. WEITERHIN HATTEN WIR HEUTE KEINEN WIND UND KEINEN GEGENVERKEHR. WIR MÜSSEN AUCH NOCH 4 SEK BERÜCKSICHTIGEN, DIE EIN PILOT BENÖTIGT, UM DEN AUSFALL DES TRIEBWERKS ZU REALISIEREN. DER HÖHENVERLUST KANN ALSO NOCH GRÖSSER SEIN!

- ACHTUNG: MEHR QUERNEIGUNG BEI GERINGER FAHRT FÜHRT SCHNELL ZUM STALL!

225° GEKURVT IN RICHTUNG PISTE. 1320 FT VERLUST

90° GEKURVT, HÖHENVERLUST: 570 FT.

180° GEKURVT. 1070 FT VERLUST

225° GEKURVT IN RICHTUNG PISTE. 1320 FT VERLUST

MÖCHTEST DU NOCHMALS STEIGEN UND ES MIT EINER ENGEREN KURVE VERSUCHEN?

KLAR, AUF GEHT'S!

IM FALLE EINES LEISTUNGSVERLUSTS WÄHREND DES STARTLAUFS, GAS RAUS UND BREMSEN.

SCREEECH

OBERHALB EINER FLUGHÖHE VON 2/3000 FT ÜBER GRUND KANNST DU ÜBER EINE RÜCKHEHR ZUM FLUGPLATZ NACHDENKEN. ABER NUR, WENN DU DIR GANZ SICHER BIST. EINE UMKEHRKURVE KANN GANZ SCHNELL ZUR SACKGASSE WERDEN!

ES IST SEHR SCHWIERIG DIE GE SCHWINDIGKEIT WÄHREND DER UMKEHR ZU KONTROLIEREN UND GLEICHZEITIG DEN BRANDHAHN, DIE SPRITPUMPE ZU PRÜFEN, DIE TANKAUSWAHL ZU ÄNDERN UND EINEN WIEDERSTART ZU VERSUCHEN.

LASS UNS AUF EINE ARBEITSHÖHE VON 5000 FT AGL STEIGEN.

MEHR INFORMATION:

PILOT THOUGHTS:
http://www.maxtresscott.com/max_tresscott_on_general_a/2009/05/engine-failure-after-takeoff-turn-back-to-the-runway-or-land-straight-ahead.html

WIR FREUEN UNS ÜBER KOMMENTARE UND VORSCHLÄGE:

EMAIL generalaviation@easa.europa.eu
JOIN THE GA COMMUNITY!
<https://www.easa.europa.eu/community/ga>

MEHR SUNNY SWIFT COMICS UND ABO:
<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/sunny-swift-flight-instructor>

Bank Angle	Stall Speed	Increase (%)
0 deg.	49 knots	0%
35 deg.	53 knots	8%
45 deg.	59 knots	20%
60 deg.	71 knots	43%
75 deg.	97 knots	97%

TYPICAL STALL SPEED TABLE
[From FAA-P-8740-44](https://www.faa.gov/airports/runway_twinkles/turn_rate_effect)