



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.

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

SCREEEECH

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

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.

WENN DAS TRIEBWERK IN EINER FLUGHÖHE VON 2000 BIS 3000 FT AUSFÄLLT, HAST DU ETWAS MEHR ZEIT. ALLERDINGS IMMER NOCH NICHT GENUG HÖHE UND ENERGIE, UM EINE UMKEHRKURVE ZU FLIEGEN.

WIE ZUVOR, ZÜGIG NACHDRÜCKEN UND FAHRT KONTROLLIEREN. SUCHE GERADEAUS NACH DER BESTMÖGLICHEN LANDEMÖGLICHKEIT. VERMEIDER RICHTUNGSÄNDBERUNGEN VON MEHR ALS 15° NACH RECHTS ODER LINKS.

DU SOLLTEST STETS VORBEREITET SEIN UND DIE NOTLANDEFELDER IN VERLÄNGERUNG DER PISTE KENNEN.

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

ES IST SEHR SCHWIERIG DIE GESCHWINDIGKEIT WÄHREND DER UMKEHR ZU KONTROLLIEREN 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.

5000 FT AGL, HOCH GENUG, UM EINEN TRIEBWERKSAUSFALL ZU SIMULIEREN, IN DEM WIR AUF LEERLAUF GEHEN.

WIR NEHMEN DIE NASE BIS ZUR GLEITFLUGLAGE RUNTER UND HALTEN DIE GESCHWINDIGKEIT.

DIE FAHRT IST WEG!

NIMM DIE NASE UM 25° RUNTER, HALTE 80 KT!

90° GEKURVT, HÖHENVERLUST: 570 FT.

180° GEKURVT. 1070 FT VERLUST

225° GEKURVT IN RICHTUNG PISTE. 1320 FT VERLUST

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

KLAR, AUF GEHT'S!

KEINE 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 1.4 G KURVE SEHR STEIL UND DYNAMISCH.
- AUßERDEM 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 BERICHTSICHTIGEN, 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!

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

MEHR INFORMATION:

PILOT THOUGHTS:
http://www.maxtrescott.com/max_trescott_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>