

Ein bißchen Turnen geht immer...

Kunstflug ohne Zulassung (Flugzeug und/oder Pilot...)

Wer kennt sie nicht: die Verlockung, wenn man 'mal wieder öde um den Platz schippert, an der Inversion ansteht und nicht wegfliegen kann, weil man in einer halben Stunde wieder landen muß - etwas Fahrt aufholen, Knüppel an den Bauch ... es wird schon keiner sehen!?

Über viele Dinge in der Fliegerei kann man geteilter Meinung sein: in welcher Höhe man an der Position abfliegt, ob man eine Fokkernadel von hinten nach vorne stecken darf oder ob ein Slip bei einem Kunststoffbomber etwas bringt... Ein Punkt, bei dem ich aber recht wenig Spaß verstehe, ist die Turnerei ohne Zulassung; sei es der Pilot, das Flugzeug oder beide. Warum?

Nicht zugelassenes Flugzeug

Auch nicht-kunstflugtaugliche Segelflugzeuge haben relativ üppige Sicherheitsmargen; mit +5.3g/-2.5g läßt sich schon einiges anfangen... Die Belastbarkeit allein sagt aber noch nichts darüber aus, ob man ein Flugzeug als Gaudigerät gebrauchen kann oder nicht; es bedarf dazu etwas mehr Kenntnisse, als im Theorieunterricht vermittelt wird, und etwas mehr Unterlagen, als das Betriebshandbuch bietet.

Ein Heldenpilot vertraute mir z.B. einmal beim abendlichen Bier an, daß eine Ka 8 bei einer Rolle die erste Hälfte tadellos dreht und dann im Rücken seltsamerweise nicht mehr weiterwill... Die Erklärung, daß

- bei diesem Flugzeug die differenzierten Querruder im Rücken (mickriger Ausschlag nach "oben", großer Ausschlag nach "unten" bei sowieso schon hohem Anstellwinkel) halt eine mieserale Rollwirkung ergeben
- er beim nachfolgenden Durchziehen aber sehr hart an den zulässigen Belastungsgrenzen gekratzt haben müsse (freundlich ausgedrückt), und
- er eine riesengroße Torfnase sei (ebenfalls freundlich ausgedrückt), da er mit einer Chartermaschine derartige Spirenzchen mache

gefiel ihm dann nicht sonderlich.

Pilot ohne Kunstflugschein

Es ist schon klar: in Deutschland braucht man für jeden Mist eine Erlaubnis. Gerade bei der Kunstflugberechtigung ist der Gesetzgeber aber recht großzügig: die fünf Stunden Turnen (mit Schleppzeit!) sind gerade genug, um einem nicht ganz unbedarften Piloten die Grundlagen der Turnerei beizubringen, so daß er ohne großes Risiko sich selbst die Kunstfliegerei erarbeiten kann. (psst: nicht weitersagen - sonst kommt vielleicht einer beim Luftamt noch auf dumme Gedanken...)
Warum ich so auf diesem Thema herumhacke? Schließlich würde doch jeder selbst für sein (Über-)Leben verantwortlich sein?

Leider sind nicht immer nur die "Helden" selbst betroffen. Wieviele haben wohl die Courage, nach einem mißglücktem Manöver zum Werkstattleiter zu gehen und zu sagen, daß man bei einem unerlaubten Gewürge über die Limits gekommen ist und die Kiste wahrscheinlich überlastet hat (das geht bei einem der üblichen Plastikbomber recht schnell, wenn man nicht aufpaßt)? Wenn nach der Landung nicht gerade beide Randbögen auf dem Boden aufstehen, ist die Versuchung doch recht groß, sich selbst einzureden: "So wild war's ja garnicht..." Ich kenne zumindest zwei Beispiele, bei denen das Flugzeug bei verpfuschter Turnerei überlastet und ohne Kommentar dem nächsten Piloten überlassen wurde, sowie einige weitere Fälle, bei denen der Verdacht anhand der Schadensform naheliegt. Die böse Überraschung kam in der Regel bei größeren Reperaturen, Jahresnachprüfungen u.ä. auf - mit so schönen Dingen wie partieller Delamination Holm/Schale, ruinierten Querkraftbeschlügen oder "Sweet-Spots" an der Wurzelrippe. Deshalb nochmals in aller Deutlichkeit: **Leutchen, macht den Turnschein!** So schwer und teuer ist das nicht, und danach kann man mit ruhigem Gewissen!

Kurz gesagt: die Höhe des Risikos, dem sich ein Pilot beim Segelfliegen aussetzt, bestimmt er selber. Mit der entsprechenden Vorsicht, einem ausreichenden Übungsstand und vor allem einer realistischen Selbsteinschätzung kann Segelfliegen deshalb eine relativ sichere Sache sein -

mangelndes Sicherheitsbewußtsein oder eine übertriebene Meinung über die eigenen Fähigkeiten können aber auch leichter als in anderen Disziplinen zu einem sehr hohen Risiko führen

Quelle: Martin „Seck“ Spieck