

# Moselflug - Schule - UL – Fliegen leicht gemacht

**Platzrunde** -- wie läuft so ein Schulungsflug dort ab? von Wilfried Haupt

**Aus der Sicht eines UL Flugschülers. Als Anmerkung sei gesagt, dass zum Fliegen mehr gehört als das Abarbeiten von Checklisten.**



Zuerst wird das Flugzeug aus dem Hangar geholt um es bei Tageslicht zu überprüfen.

**Außencheck** entsprechend der Checkliste des UL Flugzeuges. Hierzu gehört das Achten auf Risse, Beulen und Sicherheitssplinte genauso wie die Kontrolle vom Öl, Bremsflüssigkeit und Kühlwasser. Ist alles ok, steigt der Pilot ins Cockpit.

**Innencheck** entsprechend der Checkliste des UL- Flugzeuges. Dieser geht über die Kontrolle v. Sicherheitsgurt bis zum Anlassen des Motors usw. Ist alles im grünen Bereich, meldet der Pilot dem Tower seine Rollabsicht und rollt zum Rollhalt. Haltelinie vor Beginn der Start/Landebahn ( **Bitburg 06 oder 24** )  
**Letzter Check** ist hier entsprechend der UL- Flugzeug Checkliste zu tätigen. Dann meldet der Pilot dem Tower seine Abflugbereitschaft, versichert sich das der Anflugsektor frei ist und rollt in die Startbahn.

Wenn sich das UL auf der Mittellinie befindet, gibt erst langsam- u. dann zügig Gas, bis zum Vollgas. Bei ca. 80km/h ( entsprechend Flugzeugtyp ) zieht er am Steuerhorn. Langsam hebt sich das Bugrad vom Boden ab und kurz danach ist das ganze UL- Flugzeug in der Luft. Jetzt leicht nachdrücken, Fahrt aufnehmen ( 110 km/h ) und dann folgt der Steigflug mit 110 km/h.

Beim Steigflug hat der Pilot jetzt darauf zu achten, dass er nicht zu flach oder zu steil abhebt. Dies gelingt Ihm durch die Kontrolle des Geschwindigkeitsmessers. Es gibt für jeden UL Typ eine optimale Start u. Landegeschwindigkeit. ( Z.B. Allegro 115 km/h , FK9 110km/h, Eurostar 120 km/h, Pioneer200 110km/h )

Jetzt fliegt er entsprechend der Platzrundenführung des jeweiligen Flugplatzes den entsprechenden Kurs. Bei sauberem Kurvenflug ( siehe Flugzeugsteuerung ) befindet sich die Kugel der Libelle in der Mitte. In entsprechender Höhe ( Bitburg 1600 ft.) wird die Landeklappen eingefahren, die Zusatzbenzinpumpe u. Scheinwerfer ausgeschaltet.

Ist die **Platzrundenhöhe** erreicht, ( **Bitburg 2200 ft.**) wird das Gas auf Reiseflug- Drehzahl (ca. 4400 U/Min.) reduziert. Anschließend wird Das UL Flugzeug getrimmt. Dies geschieht je nach UL Typ mechanisch oder elektrisch. Hierdurch wird das Flugzeug so ausbalanciert, das es nach dem Loslassen des Steuerhorns, lotrecht in der Luft liegt, also weder steigt noch sinkt.

Ab dem Zeitpunkt wo das Flugzeug in der Platzrunde parallel zur Start / Landebahn fliegt ( „Gegenanflug „ ), meldet der Pilot dem Tower jeweils, in welchem Teil der Platzrunde er sich befindet ( „Gegenanflug, Queranflug, Endanflug „ ). Dies dient der Sicherheit des Flugverkehrs.

Mit der Landekonfiguration wird bei kleinen Platzrunden ( **z.B. Bitburg** ) im Gegenanflug auf der Höhe des Flugplatztower begonnen. Bei großen Platzrunden im Queranflug. Das Gas wird so reduziert, bis das UL Flugzeug die erforderliche Geschwindigkeit für das Setzen der ersten Landeklappenstufe im Horizontalflug erreicht. ( **weißer Bereich im Geschwindigkeitsmesser beachten** ) Die Höhe wird gleichzeitig mit dem Höhenruder gehalten.

Jetzt wird das Flugzeug kopflastig ( Nase sackt ab ) und wird erneut getrimmt.

Im Queranflug heißt es jetzt auch abzuschätzen, ob man zu hoch oder zu niedrig für die Landung hereinkommt. Hierbei spielt der Wind eine große Rolle. Bei starkem Gegenwind muss man höher anfliegen.

Ist man zu hoch, wird das Gas weiter reduziert und evtl. die zweite Landeklappenstufe gesetzt.

**FHB des entsprechenden Musters beachten!**

Je nach Seitenwind, schwenkt der Pilot früher oder später in den Endanflug ein. Wenn der Pilot sich sicher ist den Flugplatz jetzt ohne Probleme zu erreichen, nimmt er das Gas ganz heraus. Er steuert jetzt auf den Beginn der Landebahn ( Schwelle ) zu. Durch eine entsprechende Kombination aus Quer- u. Seitenrudder werden Seitenwinde ausgeglichen.

Durch ziehen des Steuerhorns fängt der Pilot das Flugzeug in einer bestimmten Höhe ab. Das letzte Stück der Landestrecke soll das UL in ca. 1-1,5 m über der Landebahn ausgleiten.

Das Hauptfahrwerk setzt dann auf, das Bugrad soll noch oben bleiben. Die Fahrriichtung wird mit den Seitenrudderpedalen weiter kontrolliert.

Das UL Flugzeug wird langsamer und das Bugrad kann aufsetzen. Mit der Bremse wird die Geschwindigkeit abgebremst. ( **Achtung, Bremse mit Bedacht! Blockierte Reifen führen zum Unfall** ).

### „ Oh Mann . . . . das hätten wir!!! „

Jetzt sollte man bestrebt sein, zügig von der Landebahn abzurollen. Über die Rollbahn (Taxiway) langsam wieder zurück zu einem erneuten Start.

Am Ende einer Flugstunde geht es dann zum Hangar oder Abstellplatz. Dort angekommen werden entsprechend der **Checkliste** zuerst alle elektrischen Verbraucher ( Funk, Transponder, Strobe, Landelicht usw.) ausgeschaltet und anschließend der Motor abgestellt.

Jetzt noch das Rettungsgerät sichern. Anschließend beim Kaffee noch den Papierkram erledigen und die nächste Flugstunde mit dem Fluglehrer planen.



**Viel Spaß beim Fliegen durch gute Vorbereitung und Information.**

**Allzeit gute Landungen wünscht Dir dein Fluglehrer Wilfried und das gesamte**

**Team Moselflug**

**MOSELFLUG - fliegen für jeden**

