

# Die Aussenlandung mit dem Segelflugzeug

## Empfehlungen der DAeC-Segelflugkommission

**Wo eben noch die Thermik brüllte, des Fliegers Brust mit Stolz erfüllte, ist jetzt die Luft ganz still und tot. Gib acht, die Außenlandung droht.**



Im Grunde genommen dürften Außenlandungen im Segelflug gar nichts besonderes sein. Da nämlich der "Antrieb" für den Streckensegelflieger die Sonnenenergie ist und das Wettergeschehen durch menschlichen Erfindergeist nicht zu der Perfektion gebracht werden kann wie beispielsweise ein Flugzeugmotor, muß immer wieder damit gerechnet werden, daß die Thermik ausbleibt oder der Segelflieger sie einfach nicht packen kann. Liegt in dieser Situation kein Flugplatz im Gleitwinkelbereich, dann bleibt nur noch die Außenlandung. Nun, es gibt alte Segelflieger, die auf dem Standpunkt stehen: "Das Schönste beim Überlandflug ist das Ankommen, das Zweitschönste das Draußenliegen!" Viele großartige Außenlandeererlebnisse stehen dafür.

Segelflugzeuge sind so konstruiert und gebaut, daß sie für eine sichere Landung keinen Flugplatz benötigen, sondern lediglich ein einigermaßen glattes, ebenes und gut 100 m langes, hindernisfreies Feld, möglichst in Windrichtung gelegen. Solche Felder gibt es in den meisten Gebieten Mitteleuropas in reichlichem Maß. Da ist es doch wirklich erschreckend und kaum zu glauben, daß von den 155 Unfällen, die 1996 bis November im deutschen Segelflug gemeldet wurden, sich 114 als Landeunfälle ereigneten. Und davon wieder knapp die Hälfte, nämlich 55, traten bei Außenlandungen auf. Das darf, und das muß sicher auch nicht sein.

Untersuchungen des Luftfahrtbundesamtes, die - obwohl sie schon sechs Jahre zurückliegen - immer noch gültig sein dürften, führten zu folgenden Ergebnissen:

- Die Unfallhäufigkeit im Verhältnis zur Zahl der Überlandflüge ist bei Segelfliegern mit weniger als 50 Stunden Gesamtflugzeit am größten.
- Bis 500 Gesamtflugstunden klingt die Unfallhäufigkeit langsam ab, danach haben Segelflieger wenige, wenn aber, dann oft gravierende Unfälle.
- Die ersten zehn Flugstunden auf neuen Mustern bergen das größte Außenlanderisiko, ab 30 Stunden Mustererfahrung kommen Unfälle nur noch selten vor.

Diese kleine Statistik dürfte zeigen, daß die Vereine als Ausbildungsbetriebe in der Lage sein müßten, das Risiko durch gute Ausbildung zu verringern. Bevor der Segelfluganfänger auf Strecke geht, muß er im theoretischen Unterricht aber auch in der praktischen Ausbildung gründlich vorbereitet werden, das heißt:

- Er muß den Wissensbereich Außenlandung (Abschnitt 5.6 der Richtlinien des BVM für die theoretische Ausbildung) in der Theorie vollständig beherrschen. Auch die Belehrungen der DAeC-Flugsicherheitsinspektoren im Frühjahr sind sehr hilfreich.
- Er muß im praktischen Flugbetrieb gelernt haben, bei den unterschiedlichsten Wetterlagen unter Einhaltung der vorgeschriebenen Landeeinteilung - Position 150 m Höhe - perfekte Ziellandungen auf seinem Ausbildungsflugplatz durchzuführen.
- Er sollte im Motorsegler mit Lehrer eine ausreichende Zahl von Außenlandeübungen auf verschiedene Felder (unter Demonstration typischer Fehler), gegebenenfalls auch eine Außenlandung im Doppelsitzer geflogen haben.

- Bei Ausbildungsflügen in der Umgebung des Flugplatzes muß er unter Hilfestellung seines Fluglehrers aus unterschiedlichen Höhen immer wieder geübt haben, Felder auf ihre Eignung als Außenlandegelände hin zu beurteilen.
- Er muß gelernt haben, Entscheidungen zu fällen und sich an diese zu halten.
- Steigt ein Segelflieger auf ein neues Muster um, muß er eine bestimmte Zahl von Flugstunden und Ziellandungen - je fünf haben sich in der Praxis bewährt - auf dem heimatlichen Flugplatz nachweisen, ehe er überland gehen darf.
- Eine Teilnahme an Wettbewerben oder Meisterschaften sollte dem Nachwuchssegelflieger von seinem Verein erst dann gestattet werden, wenn er seine Eignung durch erfolgreiches und verantwortungsbewußtes Streckenfliegen nachgewiesen hat.
- Ein guter Tip von erfahrenen Segelfliegern ist, während der Fahrten im Auto immer die Landschaft unter dem Gesichtspunkt zu betrachten "wo könnte ich hier wohl außenlanden?". Auch das übt.

Doch nun zum Überlandflug selbst, der schön und ergebnisreich sein muß. Nie sollte der Segelflieger unter Streß wie Zeitdruck, Ärger oder nach Streit auf Strecke gehen. Es wird ihm an der notwendigen Selbstsicherheit und Ruhe fehlen.

Der Streckenflug muß gut vorbereitet sein, navigatorisch (wer sich verfranzt, säuft schneller ab), aber auch in Bezug auf Bodenbeschaffenheit und -strukturen, auf Thermikerwartung, jahreszeitlichen Bewuchs und auf Landemöglichkeiten. Eine alte Weisheit sagt, daß der Flug grundsätzlich nur noch die Kontrolle der Vorbereitung sein darf.

Um das gesteckte Ziel zu erreichen, muß der Überlandflieger versuchen schnell zu sein. Das bedeutet, daß er möglichst nur starke Bärte auskurbelt. Dabei darf er aber keinesfalls versäumen, den "Anschluß nach oben" zu bewahren. Das Vorankommen hat zwar Priorität, doch darf die Sicherheit keinesfalls vernachlässigt werden.

Je unwirtlicher die Landschaft ist, das heißt, je weniger Außenlandegelände vorhanden sind, desto eher muß der Segelflieger seine Landung vorbereiten. Die nachstehend aufgezeigten Höhen sind Durchschnittswerte für eine Art "Entscheidungstrichter":

- Ab ca. 700 m nach unten sollte er Ausschau halten, wo er sich hinsetzen könnte.
- In ca. 400 m und darunter muß er sich für ein bestimmtes Feld entschieden haben und darf nur weiterfliegen, wenn er sicher ist, sich dadurch nicht zu gefährden.
- Ab ca. 200 m bleibt er an seinem ausgesuchten Feld und darf dieses nur verlassen, wenn in seiner unmittelbaren Nähe deutlich Thermik angezeigt wird, beispielsweise durch Greifvögel oder ein steigendes Segelflugzeug. Ist das nicht der Fall, leitet er eine schulmäßige Platzrunde mit Landeinteilung ab Position in ca. 150 m Höhe ein.

Von dem Augenblick an, in dem der Segelflieger in 700 m Höhe in den Entscheidungstrichter einfliegt, muß er für die Auswahl seines Landefeldes sorgfältig:

- Windrichtung und Windstärke beobachten,
- Oberfläche, Neigung (Gegenhanglandungen mit Rückenwind sind Hangablandungen mit Gegenwind vorzuziehen) und Bewuchs des ausgewählten Feldes beurteilen,
- Hindernisfreiheit auf dem Feld selbst und im Anflug überprüfen.

Ist die Entscheidung in ca. 200 m Höhe endgültig gefallen, muß der Segelflieger:

- die Position anfliegen, die weit genug querab vom vorgesehenen Aufsetzpunkt zu wählen ist und dort - wenn gegeben - das Fahrwerk ausfahren,
- im ausreichend langen Queranflug nochmals Wind und Landegelände überprüfen,
- in 80 bis 100 m Höhe zum Endteil einkurven, der mit Bremsen und eventuell Seitengleitflug sorgfältig zu steuern ist. Hindernisse sollten möglichst mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens überflogen werden. Keinesfalls darf vor ihnen bis unter ihre Oberkante angedrückt werden, um dann hochzuziehen.
- Das Aufsetzen erfolgt am vorgesehenen Punkt. Nicht auf Hindernisse zurollen.

Nachdem das Segelflugzeug sorgfältig gesichert ist - meist sind hilfreiche Zuschauer zur Stelle - können die Rückholer benachrichtigt werden. Und vielleicht hält die Wartezeit noch dies oder jenes Erlebnis parat, was gar nicht so selten geschieht.

*[Startseite](#) - [Der Verein](#) - [Flugzeugpark](#) - [Flugplatz](#) - [Ausbildung](#) - [Schnupperkurse](#) - [Theorie](#) - [Sicherheit](#) - [Flugwetter](#) - [Fotos](#) - [Termine](#) - [Kosten](#) - [Download](#) - [Links](#) - [Gästebuch](#) - [F.A.Q.](#) - [Verschiedenes](#) - [Kontakt](#) - [Vereinsintern](#)*