

Wie man sich bettet, so (f)liegt man!

Ein altes, aber wahres Sprichwort. Nachstehend einige Gedanken zur Umsetzung in der Luftfahrt.

1. Richtige Sitzposition finden

- a) Mittig in den Pilotensitz setzen
- b) Steuerhand locker und bequem auf den Oberschenkel legen. Abwinkeln zum Steuerknüppel
- c) Höhenruder neutral (Helfer)
- d) Nach vorne oder hinten rutschen, bis man den Knüppel bequem fassen kann (je nach Geschmack mit zwei Fingern bis mit der vollen Hand umfassen)
- e) Rücken erforderlichenfalls mit Polstern ausfüllen¹
- f) Kabinenhaube schließen. Zwischen dem Scheitel und der Innenkontur der Kabinenhaube müssen 3-5 cm Luftspalt sein. Bei der Messung auf die Kissen zurücklehnen. Erforderlichenfalls Kissen unter den Hintern legen.
- g) Pedale einstellen. Sie müssen voll, bis zum jeweiligen Endanschlag, durchzutreten sein.
- h) Alle Betätigungshebel (Landeclappen, Ausklinkvorrichtung, Kabinenhaubenverriegelung, Kabinenhaubennotabwurf, etc.) müssen über den vollen Weg durch den richtig angeschnallten Piloten verstellt werden können.

2. Gurte

- a) Zuerst alle Teile des Gurtes locker schließen.
- b) Das Gurtschloss muss zentrisch liegen
- c) Die Gurtbänder dürfen nicht die Seitenruderseile oder das Gestänge der Landeklappenbetätigung behindern
- d) Zuerst die Beckengurte gut festziehen. Diese müssen über die Darmschaufeln (am Beckenknochen gut tastbare Höcker) laufen. Dadurch ist gewährleistet, daß der Gurt nicht in den Bauchbereich einschneidet und die Atmung einschränkt. Zudem ist im Fall der Fälle „nur“ ein Beckenbruch möglich, kaum aber ein Leber- oder Milzriss.
- e) Bei fünfteiligem Anschnallgurt dann den Bodengurt anziehen, sodass man in den Sitz gezogen wird. Dieser Gurtteil bewirkt den festen Kontakt zum Flugzeug, um den sich beim Kunstflug alles dreht
- f) Zuletzt Schultergurte anziehen. Bei Verwendung eines Fallschirmes liegen die Schultergurte innerhalb der Schirmhaupttragegurte.
- g) Lose Enden des Gurtsystems geeignet unterstricken. Wichtig bei Rückenflug, da einem sonst die Gurtenden ins Gesicht schlagen.
- h) Die Überprüfung aller Gurte und ihres Sitzes gehört zum Vorflug- aber auch zum Landecheck.

¹ Bei den Polstern zum Ausstopfen sollte darauf geachtet werden, dass mit maximal zwei Polstern das Auslangen gefunden wird. Es sollten harte Polster sein, da sonst die Gefahr besteht, dass man/frau herumrutschen kann bzw. im Windenstart die Gefahr besteht, dass die Polster komprimiert werden und man/frau so nicht mehr an die Bedienelemente rankommt bzw. diese nicht mehr voll bedienen kann.

3. Gewichtstrim

In jedem Flugzeug befindet sich an gut sichtbarer Stelle, bei Segelflugzeugen an der rechten inneren Rumpfwand ein Schild mit dem Beladeplan, („weight and balances“), der ausdrücklich nur für dieses Flugzeug gilt und im Zuge der Bauprüfung erstellt wird. Er ändert sich mit jedem Ein- und Ausbau von Ausrüstung, aber auch bei Besspannarbeiten.

Ich empfehle für die ersten Alleinflüge das Gewicht im vorderen Sitz so zu wählen, dass man zum Minimalgewicht im vorderen Sitz, einsitzig geflogen, 10 kg hinzuaddiert und gegebenenfalls bei leichten Piloten mit einem Gewicht das fehlende Gewicht ausgleicht. Sonst kann es passieren, dass man/frau auf seinen/ihren Flügen zu langsam wird und sich das Flugzeug in den Rudern „weich“ anfühlt. Ein Stressfaktor, der sich vermeiden lässt.

4. Höhenrudertrimmung

Die meisten heutigen Flugzeuge verfügen über eine Trimmung am Höhenruder. Im

- F-Schlepp ist während jedes Schlepps die Trimmung auf voll kopflastig zu stellen und nach dem Ausklinken auf die gewünschte Sollfahrt zu trimmen. Vor dem nächsten F-Schlepp wieder auf kopflastig stellen.
- Windenschlepp ist die Trimmung vor dem ersten Start auf neutral (ca. erstes Drittel bis Hälfte des Betätigungsweges - von vorne gesehen – zu stellen. Nach dem Ausklinken auf die gewünschte Sollfahrt trimmen. Die Trimmung kann bei allen aufeinander folgenden Flügen bei unveränderter Besatzung ebenfalls unverändert bleiben.

Die richtige Trimmeinstellung kann mit Einwilligung des an Bord befindlichen Fluglehrers mit dem „Jesus manoeuvre“ geprüft werden. Im Geradeausflug den Steuerknüppel etwas lockerer halten, die Geschwindigkeit wird bei falschem Trimm zu- oder abnehmen. Richtige Trimmeinstellung entlastet den Piloten. Es bleibt mehr Zeit zum Genießen des Fluges.

5. Fallschirm

In der Schulplatzrunde reicht die Höhe wahrscheinlich nicht aus, um noch etwas mit dem Schirm retten zu können. Daher wird in vielen Flugschulen ohne Schirm geschult.

Ich ziehe das Fliegen mit Fallschirm vor. Da der Mensch ein Gewohnheitstier ist, sollte immer mit dem angeschnallten Schirm ein- **und auch ausgestiegen** werden.

In diesem Sinne kann das eingangs erwähnte Sprichwort abgewandelt werden zu:

WER GUT SITZT, FLIEGT GUT!