


NATIONALE VOLKSWAGEN  
TRANSPORTFLIEGERSTAFFEL 24  
Stellvertreter des Kommandeurs  
für fliegerische Ausbildung

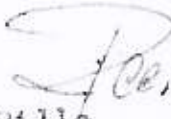
D.U., den 03. 12. 1987

Bestätigt:  
Kommandeur TS-24

  
Gröschel  
Major

## M E T H O D I K

Durchführung von Flügen auf dem Autobahnabschnitt

  
Pille  
Oberstleutnant

Inhalt der Übung : Flug mit Start und Landung auf dem  
Autobahnabschnitt.  
Kontrollflüge : Übung 41,131  
Übungsflüge : Übung 42,132

Flugauftrag:

Ausbildung (Überprüfung) der Besatzung zur Durchführung von Starts und Landungen auf dem Autobahnabschnitt.

Bedingungen:

Zu Kontrollflügen und Übungsflügen auf dem ABA werden Flugzeugführer zugelassen, die im Besitz der Leistungsklasse I sind und im Ausbildungsjahr 3 Starts und Landungen auf markiertem ABA auf der SLB entsprechend den Bewertungsnormen erfüllt haben.

Hinweise für die Durchführung:

- der Start erfolgt mit 3 TW,
- der Flug erfolgt in der Platzrunde entsprechend der Methodik Platzrunde,
- Aufstellung zum Start genau auf der Mittellinie. Dabei werden 10m mit Bugfahrwerksteuerung auf Stellung "Start-Landung" greollt,
- die Startrichtung wird mit dem Seitenruder gehalten,
- genaues Einhalten der Startparameter; ein vorzeitiges Abheben des Flugzeuges vom Boden ist nicht zuzulassen,
- die 4. Kurve nicht zu spät einleiten (auf Grund der schmalen SLB sich nicht verschätzen),
- nach Ausleiten der 4. Kurve Kontrolle der Landerichtung,
- zulässige Richtungsänderung bis 1000m vor dem Abfangpunkt  $\frac{1}{2} 10^\circ$ ,
- Bei Landung mit Seitenwind muß nach dem Eintauchen in die Waldschneise die Verringerung der Wirkung des Seitenwindes berücksichtigt werden,
- so aufsetzen, daß die Mittellinie des ABA mit der Flugzeuglängsachse übereinstimmt (kein Schieben zulassen),
- nach dem Aufsetzen Richtung mit dem Seitenruder halten.  
"Luftschraube vom Anschlag" erst bei stabilem Rollen auf 3 Punkten,
- Bremsanlage gleichmäßig bedienen,
- beim Wenden genau die Kommandos des Einweisers beachten. Dabei ist die Rollgeschwindigkeit max. 10km/h. Die Bugradsteuerung "Rollen" ist bei einer Rollgeschwindigkeit

kleiner als 30km/h einzuschalten. Das Wenden erfolgt mit Bugradsteuerung "Rollen",

-es ist verboten beim Rollen Kurven auf der Stelle durchzuführen,

besteht die Gefahr, daß von der Bahn abgekommen wird, sind die Triebwerke abzustellen und das Flugzeug ist mit der Schleppstange zu wenden.

#### Sicherheitsbestimmungen:

-der Flugleiter hat zu gewährleisten, daß sich auf dem ABA nur ein Flugzeug befindet ( der Start ist erfolgt, bevor das folgende Flugzeug die 4. Kurve durchführt),

-die Besatzungen sind in die Ordnung zum Fliegen auf dem ABA einzuweisen,

-vor jedem Start auf dem ABA ist an den Reifen eine Sichtkontrolle durchzuführen,

-der Entschluß zur Durchführung der Landung ist bis zum NFF (1000m vor dem Aufsetzpunkt) zu fassen,

ein Erzwingen der Landung ist verboten,

-Kontrollflüge sind ohne Beladung der Flugzeuge durchzuführen,

-die Landung hat genau am Lande-T zu erfolgen,

-bei Flügen in der Platzrunde ist das Fahrwerk nicht einzufahren.

#### Wettermindestbedingungen:

	Wolkenuntergrenze	Sicht
TEWB	300m	3km
NEWB	400m	4km

#### Windrichtung und-stärke:

von vorn bis 20°	15m/s
von der Seite bis 45°	8m/s
von der Seite bis 90°	5m/s
Rückenwind	3m/s

## Bewertungsnormen für die Landung:

- die Landung hat in den Abmessungen des Landestreifens zu erfolgen,
- beim Übergang in die zweite Platzrunde wegen schlechter Berechnung des Landeanfluges ist die Bewertung um eine Note zu verschlechtern,
- seitliche Abweichung von der Mittellinie  $\pm 3m$
- Flugzeugführer, die bei Kontrollflügen diese Normen nicht erreichen, sind zu Übungsflügen nicht zuzulassen.

## Technische Vorbereitung des Flugzeuges AN-26 für Starts und Landungen auf Autobahnabschnitten.

Die Vorbereitung des Flugzeuges hat unter Leitung des Ltr d. technischen Dienstes der Kette zu erfolgen und wird entsprechend der WAL Pkt.3.2 "Vorflugkontrolle" durchgeführt. Zusätzlich zu diesen Arbeiten sind folgende Kontrollen durchzuführen:

- 1, BFW
  - Kontrolle der Befestigung der Räder und des Flansches,
  - Kontrolle des Reifendruckes  $p=4 \pm 0,5 \text{ kp/cm}^2$
  - Kontrolle der Einfederung der Stoßdämpfer 50-135 mm,
  - Kontrolle des Lenkmechanismus
  - Austritt von Flüssigkeit unzulässig
  - Dichtheit aller Schlauch- und Leitungsanschlüsse
  - zuverlässige Befestigung und Sicherung aller Muttern
2. HFW
  - Kontrolle der Befestigung des Rades und der Bremstrommel,
  - Kontrolle der Radkörper
  - Risse und mechanische Beschädigungen an Trommel und Felgenring unzulässig
  - Kein Austritt von Flüssigkeiten aus den Bremszylindern
  - Vorhandensein aller Schmelzeinsätze
  - Kontrolle der Abnutzung der Bremsscheiben
  - Eintröten d. Kontrollstifte in d. Kontrollbohrung  $\pm 39mm$
  - Kontrolle Reifendruck  $p \in 4 \pm 0,5 \text{ kp/cm}^2$
  - Kontrolle Einfederung der Stoßdämpfer

60-130mm,

-Kontrolle Bremsdrücke des Haupt-und Notbremssystems

$95 \pm 5 \text{ kp/cm}^2$

### 3. Dokumentation

Das Kontrollblatt zur Vorbereitung des Flugzeuges AN-26 für Starts und Landungen auf Autobahnabschnitten ist am rechten oberen Blattrand mit "ABA" zu kennzeichnen.

Mit den Unterschriften im Kontrollblatt sowie der Freigabe zum Flug wird gleichzeitig die Durchführung der oben genannten zusätzlichen Kontrollen dokumentiert.

Durch die Besatzungen hat während der Übernahme schwerpunktmäßig das HFW, BFW sowie das Bremssystem kontrolliert zu werden. Die Bremsprobe erfolgt entsprechend der Betriebs- und Steuertechnik und der Abarbeitung der "Kontrollkarte während des Rollens".

# Kleine Platzrunde ABA

