



ANTI-BOUNCE & RECOVERY-CHECKLISTE



SEKTOR 1: DER ANFLUG (Energie- & Lagestabilisierung)



- ☐ **Speed Control:** Halte die exakte Anflugsgeschwindigkeit (Aquila A 210 = 60 kts) laut Handbuch. Zu schnell bedeutet überschüssige Energie im Flügel => sehr langes Floaten (Gleiten) und eine instabile Landebahn-Einteilung. 
- ☐ **Bauchgefühl-Veto:** Wenn die Arbeitsbelastung im Endanflug zu hoch ist, die Geschwindigkeit zu schnell oder die Stabilisierung fehlt, zögere keine Millisekunde: Hör auf dein Bauchgefühl und leite sofort den Go-Around ein!



SEKTOR 2: DAS ABFANGEN (Die kritischen 30 Zentimeter)



- ☐ **Feine Steuereingaben:** Vermeide ruckartige Bewegungen am Steuerhorn. Sanftes, kontinuierliches Nachziehen, um die Nase in der Landeeinstellung (Pitch) zu halten.
- ☐ **Ballonieren erkennen:** Kommt die Kiste durch zu starkes Ziehen oder Übergeschwindigkeit wieder hoch (Balloneffekt): Keine Landung mehr erzwingen – **SOFORT DURCHSTARTEN!** 

Das Steuerhorn bleibt HINTEN: Niemals, unter absolut gar keinen Umständen, das Steuerhorn über der Bahn nach vorne drücken (Never forward!), um den Sinkflug zu erzwingen. Das führt unweigerlich zum Wheelbarrowing und schrottet das Bugrad.

- ☐ **Aushungern im Ground Effect:** Lass die Maschine 30 cm über dem Boden in den Strömungsabriss (Stallspeed) laufen. Halte sie fliegend, bis sie sich von selbst setzt, während das Steuerhorn sanft bis zum Anschlag nach hinten wandert. 



SEKTOR 3: DIE NOTFALL-BERECHTIGUNG (Der Bounce-Automatismus)

- ☐ **Erster harter Aufschlag (Bounce):** Wenn das Fahrwerk die Energie katapultartig zurückgibt und die Maschine unkontrolliert hochspringt, gibt es nur eine einzige festverdrahtete Muskelreaktion:

- 1. LEISTUNG:** Gashebel zügig und voll auf Anschlag nach vorne (Full Power!)
- 2. ATTITUDE:** Nase in den sicheren Steigflugwinkel bringen.
- 3. DISREGARD:** Vergiss die Landung, brich den Versuch ab.



Die goldene Regel: Bei JEDEM Bounce und bei JEDEM Ballonieren wird bedingungslos und ohne Diskussion durchgestartet!



Wichtiger Hinweis: Diese Checkliste basiert auf meinen Erfahrungen in der General Aviation (speziell Einmots wie der Aquila A210). Die physikalischen Gesetze und Notfallverfahren für größere Jets oder Turboprops sind völlig anders – Die Checkliste also bitte ausschließlich für die kleine Sportfliegerei nutzen.

Haftungsausschluss / Disclaimer: Dieses Dokument dient ausschließlich als Orientierungshilfe für die Leichtfliegerei (General Aviation) und ersetzt niemals das offizielle Flughandbuch (POH) des jeweiligen Musters. Die Verfahren sind nicht auf Verkehrsflugzeuge, Jets oder schwere Turboprops übertragbar. Die Nutzung erfolgt auf eigene Gefahr.