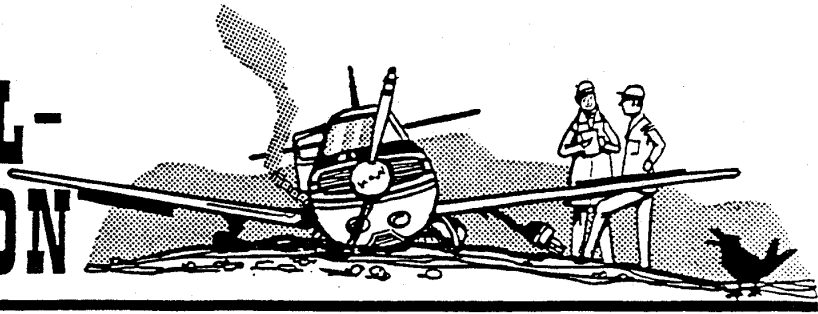


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 11

Braunschweig, Januar 1983

Simulation von Notverfahren

Unverzichtbarer Bestand einer Ausbildung oder Einweisung ist das Üben von Notverfahren. Wenn ein Flugsimulator hierfür nicht zur Verfügung steht, der hervorragend für solche Übungen geeignet ist, können Notsituationen und -verfahren nur selten realistisch simuliert werden, ohne das Risiko einer wirklich kritischen Situation einzugehen.

Folgender Unfall ereignete sich vor kurzem:

Ein Privatpilot, bisher nur auf einmotorigen Flugzeugen bis 2 000 kg geflogen, ließ sich von einem Fluglehrer auf ein zweimotoriges Flugzeug einweisen. Nach mehreren Flügen wurde ein Rundflug mit 3 Fluggästen gemacht. Es war kurz vorher getankt worden, das Flugzeug war nahezu voll beladen. Beim Anflug wurde der Ausfall eines Motors simuliert. Ob ein Durchstarten vorgesehen war oder ob das Flugzeug bei der Landung zu weit zu kommen drohte und deshalb durchgestartet wurde, ließ sich nicht mehr klären. Jedenfalls startete das Flugzeug mit *stillgelegtem* rechten Triebwerk durch, erreichte noch ca. 20 m Höhe, kippte über die rechte Tragfläche ab und schlug in einem Getreidefeld auf. Das Wrack fing Feuer. Der Unfall forderte 4 Tote, einer der Insassen überlebte schwer verletzt.

Die Schwierigkeit beim Simulieren von Notfällen liegt in der Wahl des Zeitpunktes ihrer Beendigung. Er ist abhängig von den im Flughandbuch vorgeschriebenen Verfahren und den darin berücksichtigten speziellen Flugeigenschaften des Musters, aber auch vom Beladungszustand des Luftfahrzeuges und dem Können des verantwortlichen Piloten. Wird er zu früh gewählt, gehen wertvolle Erfahrungen verloren, bei zu später Wahl werden Mensch und Luftfahrzeug gefährdet.

Das statistische Unfallrisiko bei Simulation eines Notfalles, bezogen auf alle Flugunfälle, ist zwar gering, denn seit 1973 ereigneten sich nur acht derartige Unfälle, jedoch sind die Folgen, wenn es doch einmal schiefgeht, häufig schwerwiegend. In 38 % der Fälle waren die Unfälle tödlich. Verglichen mit der durchschnittlichen Todesrate bei Flugunfällen, die bei ca. 10 % liegt, ist das ein recht hoher Wert. Deshalb ist bei der Simulation von Notfällen erhöhte Vorsicht geboten.

- Wählen Sie die Manöverhöhe möglichst so, daß noch genügend Höhe zum Wiederherstellen der Normalsituation bleibt.
- Vor Notlandeübungen, die bis in Bodennähe führen, sollte die Hindernissituation des ausgewählten Geländes genauestens geprüft werden.
- Nehmen Sie simulierte Notlandungen nur auf hinreichend langen Landebahnen vor, dann steht bei ungenauem Aufsetzen mehr Reserve zur Verfügung.
- Üben Sie Durchstartverfahren (mit besonderem Augenmerk auf Fluglageänderung bei Klappenbetätigung) zunächst in größeren Höhen.
- Überhaupt sollten Notverfahren, besonders bei technisch kompliziertem Fluggerät, zunächst "theoretisch" geübt werden, d.h. die einzelnen Handgriffe in der richtigen Reihenfolge im Flugzeug am Boden ausgeführt werden.
- Bei Simulation eines Triebwerksausfalles soll das Triebwerk nicht abgestellt werden, damit es erforderlichenfalls schnell wieder auf Leistung gebracht werden kann.
- Zum Üben von Notverfahren mit hoher Zuladung sollten auf keinen Fall Passagiere mitgenommen werden.