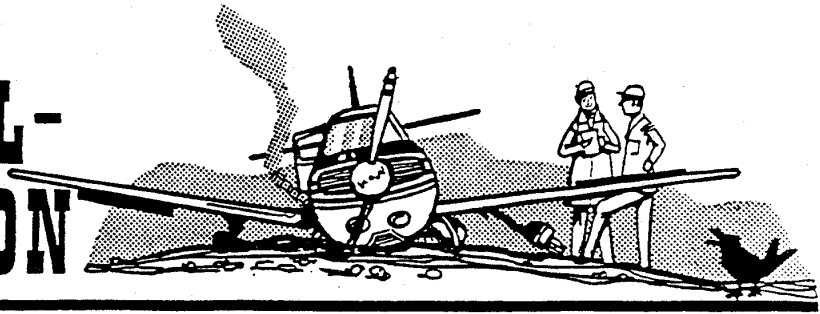


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 113
Braunschweig, Juli 1993

"Heiße" Starts an Sommertagen

An einem sehr warmem Sommertag unternahm der "frisch gebackene" Luftfahrerscheininhaber einen Ausflug zu einem benachbarten Flugplatz. Ein Bekannter begleitete ihn auf dem Flug mit dem einmotorigen Flugzeug. Der Hinflug verlief ohne besondere Ereignisse, und nach der Zwischenlandung bereiteten sich die Insassen auf den Rückflug vor. Die Temperaturen betragen mittlerweile 32° C, und das voll betankte Flugzeug erreichte mit den beiden Insassen das maximal zulässige Abfluggewicht. Nach dem Gasgeben setzte sich das Flugzeug auf der leicht ansteigenden 580 m langen Startbahn in Bewegung und rollte recht lang. Als sich das Flugzeug dem Bahnende näherte, zog es der Pilot vom Boden weg, obwohl die erforderliche Abhebegeschwindigkeit noch nicht erreicht war. Mit großem Anstellwinkel hing das Flugzeug nun in der Luft und gewann während der folgenden Sekunden kaum an Höhe. Mühsam flog es einige hundert Meter weit, bis es bei der dann eingeleiteten Notlandung schwer beschädigt wurde. Die Insassen erlitten erhebliche Verletzungen.

Die Ursache für den Unfall lag nicht in einem Leistungsverlust des Triebwerkes infolge eines technischen Mangels, wie dies in solchen Fällen häufig von Piloten vermutet wird, sondern in einer zu geringen Leistung aufgrund der äußeren Gegebenheiten, verbunden mit einem taktisch-fliegerischen Fehler. Rechnet man die Rollstrecke bis zum Abheben unter den gegebenen Umständen für diesen Flug nach, so ergibt sich eine Verlängerung gegenüber der Rollstrecke unter Standardbedingungen von 45 %. Gleiches gilt in etwa für die Startstrecke.

Die Zuschläge für oben geschilderten Fall im einzelnen:

Höhe des Platzes 12 %, Temperatur 7 %, Steigung der Bahn 12 %, Bahnoberfläche 6 %.

Die Prozentzahl für den fliegerisch-taktischen Fehler kann nur erahnt werden. Anstatt nach dem Abheben in bodennahem Flug unter langsamer Verringerung des Anstellwinkels Fahrt aufzunehmen, versuchte der Flugzeugführer, mit großem Anstellwinkel (hoher Luftwiderstand) zu steigen. Das gelang ihm mit dem nicht gerade stark motorisierten Flugzeug nicht.

Weitere Faktoren, welche die Startroll- und die Startstrecke verlängern können, sind verschmutzte Tragflächen und Luftschrauben (z.B. Mückenansatz) sowie gegenüber den Angaben im Flughandbuch reduzierte Triebwerkleistung infolge des Alters und nicht optimaler Einstellung.

Der oben beschriebene Unfall ist kein Einzelfall. Um weitere Unfälle dieser Art bei warmem Sommerwetter zu vermeiden, empfiehlt die FUS

- **Berechnen Sie Ihre Start- und Startrollstrecke unter Beachtung aller Faktoren, wie Dichtehöhe, Beladungszustand des Flugzeuges, Windkomponente, Steigung der Bahn und Oberflächenzustand auf der Grundlage des Flugzeughandbuches. Verlassen Sie sich nicht auf Ihr Gefühl oder auf Schätzungen.**
- **Berücksichtigen Sie darüber hinaus den momentanen individuellen Zustand Ihres Flugzeuges.**

Kalkulieren Sie bei heißen, windstillen Tagen ein, daß Sie im Startlauf infolge thermischer Ablösungen plötzlich etwas Rückenwind haben können.