

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 127

Braunschweig, November 1994

Flugbetrieb bei Eis und Schnee

Ein zweimotoriges Flugzeug befand sich auf einem Flug zu einem Landeplatz, auf dem winterliche Verhältnisse herrschten. Die Landebahn war geräumt und trocken; der geräumte Schnee am Rande der Bahn angehäuft; die Sicherheitsstreifen schneebedeckt. Das Wetter im Bereich des Platzes war durch tiefe Wolken gekennzeichnet, und die Temperaturen lagen unter 0 Grad. Der Instrumentenanflug war schwierig und im letzten Teil unruhig durch schlechte Sicht und Wolkenfetzen, die durchflogen wurden. Im Ausschweben geriet das Flugzeug etwas neben die Bahnmittellinie und setzte mit einem Fahrwerk in den am Rande der Bahn ca. 30 cm aufgehäuften Schnee auf. Dieser stob jedoch nicht auseinander, da er nach dem Räumen der Bahn angetaut war und sich später, bei fallenden Temperaturen in Eis verwandelt hatte. Das Fahrwerk hielt den Belastungen durch den unebenen Eiswall nicht stand und brach weg. Der Tragflügel erhielt Bodenberührung, und das Flugzeug blieb nach einer längeren Rutschstrecke schwer beschädigt liegen. Glücklicherweise wurde niemand verletzt.

In einem anderen Fall war die Bahn mit einer dünnen Schneeschicht bedeckt. Der Flugzeugführer sah den Belag für den Start als unkritisch an. Was er jedoch nicht beachtete, war die Tatsache, daß sich aufgrund des Windes ca. 15 cm hohe Schneewellen quer zur Bahnrichtung gebildet hatten. Der Start des Flugzeuges verlief zunächst normal, jedoch machte sich das Durchqueren der Wellen mit zunehmender Geschwindigkeit immer mehr bemerkbar. Jedesmal wurde das Flugzeug abgebremst. Das Rollen wurde so unruhig, daß es dem Piloten nicht gelang, das Flugzeug auf der Bahn zu halten. Es brach aus und wurde schwer beschädigt.

Die geschilderten Fälle zeigen zwei Tücken aus der Vielzahl der sich im Winterflugbetrieb ergebenden Möglichkeiten, von denen die im Nachgang geschilderten bereits zu Unfällen geführt haben.

Reif, Eis und Schnee auf Tragflügeln und Rudern beeinträchtigen die Aerodynamik nicht nur stark, sondern bringen auch erheblichen Gewichtszuwachs. Hochgewirbelter Schneematsch kann im Flug gefrieren und Klappen, Fahrwerk und Ruder blockieren. Bei sehr tiefen Temperaturen können Filter durch gefrorenes Wasser im Kraftstoff verstopfen. Angewärmte Bremsen frieren nach dem Start auf schneebedeckter Bahn ein und blockieren die Räder. Wird stark gekühlter Kraftstoff getankt, kann es zur Reifbildung im Bereich der Tanks und somit zur Minderung der aerodynamischen Eigenschaften kommen.

Zur Vermeidung weiterer Unfälle empfiehlt die FUS:

- Stellen Sie sich unter Berücksichtigung der gesamten Punkte rechtzeitig auf die sich ändernden Verhältnisse ein.
- Vermeiden Sie beim Räumen der Start- und Landebahn Anhäufungen direkt am Bahnrand.