

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 131
Braunschweig, März 1995

Startstrecken im Flugzeugschlepp

Auf vielen Landeplätzen und Segelfluggeländen wird Flugzeugschlepp durchgeführt. Fragt man nach der Startrollstrecke, erhält man des öfteren Antworten, wie "die Bahn reicht voll aus", "wir schleppen hier schon jahrelang", "da wo unser Motorsegler rauskommt, wird auch der Schleppzug frei".

Daß es auch anders kommen kann, zeigen zwei Unfälle im Flugzeugschlepp des vergangenen Jahres.

Ein Segelflugzeug war im Verlauf eines Überlandfluges auf einem Segelfluggelände gelandet und sollte zum Heimatflugplatz zurückgeschleppt werden. Zu diesem Zweck kam von dort ein Schleppflugzeug mit einem Flugzeugführer, der schon des öfteren Segelflugzeuge von diesem Gelände zurückgeschleppt hatte. Der Schleppzug wurde aufgestellt, und der Flugzeugführer gab bei Straffen des Schleppseiles Vollgas. Der Schleppzug beschleunigte auf der Grasbahn bis ca. 80 km/h, wurde jedoch im weiteren Startlauf nicht schneller. Kurz vor Erreichen der 1/2-Bahnmarkierung meldete der im Schleppflugzeug mitfliegende Luftraumbeobachter, daß das Segelflug noch nicht in der Luft sei. Der Motorflugzeugführer gab das Kommando zum Ausklinken des Schleppseiles und wollte den Start ohne das Segelflugzeug fortsetzen. Dies mißlang jedoch, da das Schleppflugzeug nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges zwar nochmals beschleunigte, jedoch bis zum Ende der Bahn nicht die erforderliche Abhebegeschwindigkeit erreichte und mit Hindernissen kollidierte. Das Motorflugzeug wurde schwer beschädigt. Die Insassen kamen mit leichten Verletzungen davon. Das Segelflugzeug rollte sicher auf dem Platz aus.

Warum reichte die Bahn nicht für einen sicheren Start aus, wie einige Male vorher? - Der Boden war durch ausgiebige Regenfälle aufgeweicht und der erhöhte Rollwiderstand des Schleppzuges verhinderte ein Beschleunigen auf über 80 km/h hinaus und damit das Erreichen der erforderlichen Abhebegeschwindigkeit.

In einem anderen Fall startete ein Schleppzug bei böigem Seitenwind und Leewirkung ab der Platzmitte. Als der Segelflugzeugführer merkte, daß die Startbahn für das Motorflugzeug nicht ausreichen würde, klinkte er aus und da er sich bereits in der Luft befand, steuerte er das Segelflugzeug zu einer Außenlandung auf eine Wiese. Das Motorflugzeug hob noch kurz vor dem Platzende ab, prallte jedoch in überzogenem Flugzustand auf den Boden auf und wurde schwer beschädigt.

Zur Vermeidung weiterer Unfälle dieser Art empfiehlt die FUS:

- Beachten Sie die Informationen im Flug- und Betriebshandbuch (soweit vorhanden) bezüglich Startroll- und Startstrecke sowie der Steigleistung im Flugzeugschlepp.
- Beachten Sie äußere Einflüsse, wie Temperatur und Druck, besonders jedoch den Bahnzustand, die Bahnneigung und den Wind.

- **Verschenken Sie keinen Meter der zur Verfügung stehenden Startbahn beim Aufbau des Schleppzuges.**
- **Setzen Sie Klappen zur Auftriebserhöhung nur soweit, wie es im Flughandbuch für den Startfall auf dem entsprechenden Boden vorgesehen ist.**
- **Verabreden Sie mit dem Segelflugzeugführer ein Verfahren für den Fall eines Startabbruches.**
- **Bedenken Sie als Segelflugzeugführer, daß Sie nach dem Freiwerden das Abheben des noch rollenden Motorflugzeuges durch zu weites Übersteigen hinauszögern und den Steigflug gefährden können.**
- **Brechen Sie den Start im Schleppzug rechtzeitig ab, wenn Sie eine zu geringe Beschleunigung im Startlauf merken.**