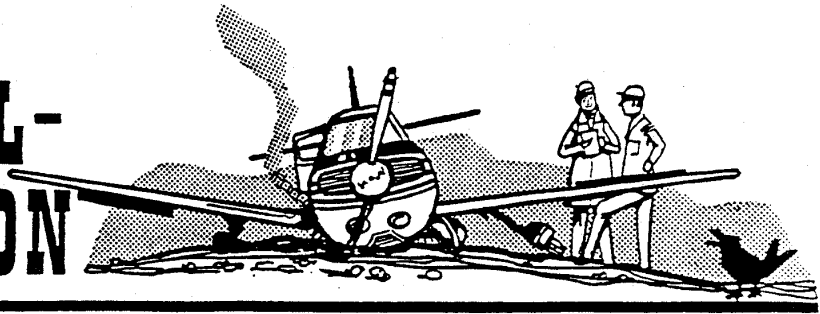


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 143

Braunschweig, November 1996

Arbeitsflüge mit Hubschraubern in der Nähe von Kaminen

Im Jahre 1974 ereignete sich auf dem Gelände eines Kraftwerkes ein Unfall, bei dem die drei Insassen des Hubschraubers getötet wurden. Im Schwebeflug über einem der Kamine fiel das Triebwerk aus. Die Autorotation auf dem angrenzenden eng bebauten Gelände mißlang. Dieser Unfall erregte erhebliches Aufsehen, weil, nach unserem Kenntnisstand, erstmalig Rauchgase einer Verbrennungsanlage den Ausfall eines Turbinentriebwerkes verursacht hatten.

Bei der Untersuchung des Unfalles wurden folgende Parameter ermittelt:

- Rauchgastemperatur + 132° C
- Rauchgaszusammensetzung 79 % Stickstoff, 5 % Sauerstoff
 10 % Kohlendioxyd, 6 % Wasserdampf.

Dabei fällt auf, daß sich die Rauchgase hinsichtlich der Temperatur und des geringen Sauerstoffanteiles von 5 % (das entspricht dem absoluten Sauerstoffgehalt der Luft in einer Höhe von 11 000 m) erheblich von der umgebenden Luft unterscheiden. Während die hohe Temperatur der Rauchgase lediglich eine Leistungsminderung zur Folge hat, können wir davon ausgehen, daß der geringe Sauerstoffanteil der Rauchgase zwangsläufig zu einem Triebwerksausfall führt. Problematisch ist auch, daß die Rauchgase selbst nicht sichtbar sind und Form und Ausdehnung einer sichtbaren Rauchgaswolke lediglich die Verteilung des kondensierten Wasserdampfes, nicht aber die der schwereren Bestandteile anzeigen.

Im Mai des Jahres 1987 hat sich ein ähnlicher Vorfall ereignet, der allerdings ohne Personenschaden abging. Während eines Außenlastfluges über dem Kamin eines Heizkraftwerkes fiel schlagartig das Triebwerk aus. Dem Hubschrauberführer gelang es, die Außenlast auszuklinken, während des Autorotationssinkfluges das Triebwerk wieder anzulassen und eine Notlandung auf dem Gelände des Kraftwerkes ohne weiteren Schaden durchzuführen. Im Vorfeld dieses Einsatzes hatte er sich bemüht, die Flüge nur am abgeschalteten Kamin durchzuführen. Obwohl er eine diesbezügliche Zusage erhalten hatte, wurde dem Hubschrauberführer nach seinem Eintreffen eröffnet, daß die Feuerungsanlage nicht abgeschaltet werden könne. Schließlich akzeptierte der Hubschrauberführer diese Lage, da er keinerlei Gefahren für die Sicherheit des Fluges befürchtete, lediglich mit einer Geruchsbelästigung für sich selbst rechnete.

Im September 1996 hat sich wieder ein vergleichbarer Fall ereignet, der ohne Personenschaden endete, der Hubschrauber aber nach dem Triebwerksausfall bei der Autorotation in dafür nicht geeignetem Gelände schwer beschädigt wurde.

In der firmeninternen Diskussion der Unfallursache nach dem Unfall hat sich herausgestellt, daß die geschilderte Problematik, die Inhalt unserer damals herausgegebenen Sicherheitsempfehlung bzw. Flugunfallinformation war, inzwischen wieder in Vergessenheit geraten ist oder aber die Gefahren vielen Hubschrauberführern überhaupt nicht bekannt waren. Deshalb unser erneuter Appell an alle Hubschrauberführer, die unmittelbare Nähe von Abgaskaminen zu meiden, wenn die dazugehörige Feuerungsanlage nicht sicher abgeschaltet ist. Alle Luftfahrtbehörden, die für derartige Flüge Genehmigungen ausstellen, sollten in ihren Auflagen diese Empfehlung unbedingt berücksichtigen.

Verteiler

Bund- und Länderbehörden, Hubschrauberverbände, Polizeien der Länder, BGS, Beauftragte für Flugunfalluntersuchung

Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht