

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 15
Braunschweig, Mai 1983

Triebwerksausfall im Start

Zwei Tote forderte ein Flugunfall im Spätsommer letzten Jahres. Nach einem Start zu einem Rundflug setzte das Triebwerk etwa 4 km nach Startbahnende in ca. 800 ft aus. Der Pilot unterschritt nach dem Motorausfall die Mindestgeschwindigkeit (die Überziehwarnung war während des Funkverkehrs ständig zu hören), kam in eine Steilspirale und schlug unter steilem Bahnneigungswinkel am Boden auf. Die Untersuchung ergab, daß der Start durchgeführt worden war mit der Stellung des Tankwahlschalters auf einen leeren Tank. Im anderen Tank waren noch ca. 30 l.

Eine Analyse der Unfälle mit Triebwerksstörung im Start, bei denen eine Ursache gefunden wurde, zeigt, daß in rund 40 % der Fälle technische Fehler am Triebwerk zum Unfall führten. In der Hauptsache traten sie im Bereich Kolben und Ventile auf. Mangelhafte Wartung war nur wenig beteiligt. 60 % der Ursachen waren Pilotenfehler. In einigen Fällen erfolgte eine Fehlbedienung des Propellers oder des Triebwerkes (8 %), die anderen 52 % entstanden durch mangelhafte Flugvorbereitung, besonders durch Kraftstoffmangel am Triebwerk. Teilweise stand der Tankwahlhebel zum Unfallzeitpunkt auf einem leeren Tank oder es wurde überhaupt nur mit zu geringer Kraftstoffmenge gestartet. Der große Anteil dieser Ursachen überrascht und ist nicht auf mangelnde fliegerische Kenntnisse oder Inübunghaltung zurückzuführen, sondern auf Nachlässigkeit. Hier muß wirklich mit erhobenem Zeigefinger gemahnt werden, um den unnötig hohen Anteil dieser Ursachen zu senken.

Was tun, wenn nun trotz bester Vorbereitung der Propeller im Start stehen bleibt? Viel Zeit haben Sie nicht zur Verfügung, es geht sofort unaufhaltsam wieder abwärts! Zwei Möglichkeiten stehen zur Verfügung: Rückkehr zum Flugplatz oder Außenlandung irgendwo in Flugrichtung. Beide haben ihre Vor- und Nachteile.

So verlockend auch die Rückkehr zum Flugplatz ist - dort gibt es eine große hindernisfreie Fläche - so riskant ist das auch. Die Höhe reicht meistens nicht aus, um im Gleitflug eine Umkehrkurve zu fliegen. Nur allzuleicht wird dabei die Geschwindigkeit unterschritten, in der Hoffnung, doch den Platz zu erreichen. Das endet dann meistens mit Strömungsabriß und einem regelrechten Absturz, der kaum ohne kritische Folgen bleibt. Erfiegen Sie mal mit Ihrem Flugzeugmuster in sicherer Höhe eine Umkehrkurve, um einen Eindruck vom Höhenverlust zu bekommen. Das Flugzeug sollte dabei in der Startkonfiguration sein und Sie sollten nach Rücknahme der Rotordrehzahl auf Leerlauf 4 Sekunden Verzögerungszeit vorgeben (solange dauert etwa Ihre Überraschungsphase). Die gemessenen Höhenwerte werden unterschiedlich ausfallen je nach Schräglage der Kurve, aber meistens größer sein, als die Höhe kurz nach dem Start. Deshalb: Rückkehr nur bei ausreichender Höhe.!

Sicherer ist, obwohl man sich in der Situation gefühlsmäßig dagegen wehrt, eine Außenlandung voraus. Bleiben Sie ruhig und suchen Sie sich ein geeignetes Fleckchen aus. Fahren Sie die Landeklappen aus, das reduziert die Geschwindigkeit und damit die Aufsetzenergie, aber die Fahrt nicht unterschreiten! Opfern Sie, falls nötig bei drohender Hindernisberührung lieber das Flugzeug, aber nicht sich selbst. Abgerissene Flügel verringern auch die Bewegungsenergie, wenn nur der Fahrgastraum heil bleibt. Vorher natürlich Brandhahn zu und Elektrik aus.

Empfehlungen zu diesem Thema finden Sie in dem Flieger Know-how N° 6.