

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 26
Braunschweig, April 1984

Hektik beim F-Schleppbetrieb

Sommerlicher Flugbetrieb, das Wetter ist thermisch nicht schlecht. Nach einigen Schleppts will auch der Schleppilot einmal ohne Motor fliegen. Ein neuer Schleppilot steigt ein. Er sieht die Reihe der wartenden Segelflugzeuge, gibt sich aber mit der Versicherung, es sei zum Schleppen genügend Kraftstoff im Tank, nicht zufrieden. Leider ist ein Betanken an diesem Flugplatz nicht möglich. Also beschließt er, nach dem nächsten Schleppflug schnell zum Nachbarflugplatz zum Tanken zu fliegen. 4 - 5 Minuten nach dem Start kommt das Schleppflugzeug zum Platz zurück, ein kurzer Seilabwurf wird vorbereitet. Zum gleichen Zeitpunkt befindet sich ein Segelflugzeug im Endanflug. Damit das Segelflugzeug gleich zum neuen Schlepp bereit ist, erfolgt die Landung auf der Motorbahn, unter bestimmten Voraussetzungen an diesem Flugplatz durchaus üblich. Das Schleppflugzeug fliegt im Gegenanflug in einer Kurve eng zur Seilabwurfstelle. Etwa 100 m vor dem Beginn der Bahn geschieht es: Mit starker Querlage kollidiert das Schleppflugzeug in der Linkskurve mit dem Segelflugzeug. Beide verlieren Teile des Flügels und schlagen mit hoher Geschwindigkeit auf dem Boden auf. Der Schleppflugzeugführer wird bei dem Aufprall getötet, der Segelflugzeugführer schwer verletzt.

Die Unfalluntersuchung ergab, daß der Schleppflugzeugführer das anfliegende Segelflugzeug nicht gesehen hatte und ab halber Kurve zum Endteil auch nicht mehr erkennen konnte. Ungenügende Berücksichtigung des Seitenwindes versetzte das Schleppflugzeug von der Anflugrichtung zur Seilabwurfstelle in den Endanflugteil des Segelflugzeuges.

Hier haben Faktoren eine Rolle gespielt, die auch einen verantwortungsbewußten Luftfahrzeugführer in eine Situation bringen können, die tragisch endet. Zu der richtigen Überlegung, daß mit ungenügendem Kraftstoff ein sicherer Schleppflugbetrieb nicht mehr gewährleistet ist, kommt der moralische Druck, daß andererseits aber auch der Schleppflugbetrieb nicht zu lange ruhen sollte. Man wird sich also beeilen müssen. Hinzu kommt dann, daß der Schleppilot zum ersten Mal an diesem Tag fliegt, er dabei den Einfluß des Seitenwindes noch nicht voll einschätzen kann. Das vieler Orts übliche Seilabwurfverfahren, nämlich die Seilabwurfstelle mit kurzem Queranflug und Endteil anzufliegen, läßt dann für Korrekturen des Seitenwindeneinflusses nur geringen Spielraum.

- Lassen Sie sich nie zur Eile drängen!
- Von anderen nicht, aber auch aus eigenem Antrieb nicht. Hektik kann tödlich werden, weil wichtige Dinge übersehen werden.
- Vermeiden Sie Sturzflüge, Ultrakurzanflüge zum Seilabwurf nach Schlepplügen. Fliegen Sie normale Anflüge mit ausreichend Zeit zum Erkennen von Besonderheiten und zur sicheren Steuerung von Anflug, Seilabwurf und Landung. Die eingesparten 2 Minuten bringen ein zu hohes Risiko und können teuer werden!