



Flugsicherheitsinformation

V 169
November 2007

Achtung Nebenwirkung: „Nicht ausreichende Geschwindigkeit kann tödlich sein!!!“

Beim Thermikflug im Hochgebirge fliegt ein Segelflugzeug in schwachem Aufwind. Nach einem Kreiswechsel kippt es ab und kommt ins Trudeln. Das Segelflugzeug stürzt auf einen felsigen Abhang. Dabei wird der Segelflugzeugführer tödlich verletzt.

Im Anflug auf einen Flugplatz gerät ein Flugzeug zu tief, muss Hindernissen ausweichen und kippt dabei über eine Tragfläche ab. Der Aufschlag erfolgt mit steiler Längsneigung, beide Insassen werden schwer verletzt.

Ein Segelflugzeug sucht in Platznähe bei Bodenwindgeschwindigkeiten von ca. 40 km/h aus einer Flughöhe von weniger als 200 m über Grund Thermikanschluss. Beim zweiten Kreis kippt es ab und prallt nach ein bis zwei Trudelumdrehungen auf den Boden. Der Flugzeugführer wird tot geborgen.

Nicht nur diese drei Überziehungsfälle, sondern mehr als zehn mit deutsch zugelassenen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt sind in 2007 bei der BFU registriert worden.

Waren die Flugzeugführer abgelenkt? Waren die Anzeichen eines beginnenden Strömungsabrisses nicht zu bemerken? Wurden in der Ausbildung Übungen wie Langsamflug, Abkippen und Trudeln vermittelt? Waren die Flugzeugführer ausreichend befähigt und in der Lage die Unfallsituation zu vermeiden? Seit Jahren werden diese Fragen immer wieder gestellt, und es ist bekannt, dass der Anteil der Überziehungsfälle bei Unfällen mit Todesfolge sehr hoch ist.

Entgegen der Annahme, dass es sich bei den betroffenen Flugzeugführern um junge, unerfahrene Piloten handelt, ist festzustellen, dass die Piloten mehrere Jahre ihre Lizenz besaßen und aufgrund ihrer Flugerfahrung nicht den Anfängern zuzuordnen waren.

Bei der Unfalluntersuchung zeigt sich, dass die Inübhunghaltung und die Umschulung auf andere Flugzeugmuster von wesentlicher Bedeutung sind. Zum

Saisonbeginn wird deshalb auch jeder Verein bzw. jeder Pilot vor besondere Anforderungen gestellt! Neben der allgemeinen Flugpraxis und Inübhunghaltung sollte die anwendungsbereite Befähigung zum Meistern besonderer Fluglagen nicht vernachlässigt werden.

Zur Vermeidung von Unfällen, die ihren Ursprung im überzogenen Flugzustand haben, empfiehlt die BFU:

- Konsequente Schulung der besonderen Flugzustände: Langsamflug, Sackflug, Abkippen und Trudeln in Theorie und Praxis, um alle Luftfahrzeugführer zum richtigen Handeln zu befähigen.
- Kontinuierliche Überprüfung der Reaktion und des Verhaltens bei Grenzflugzuständen unter Aufsicht eines Fluglehrers (mindestens einmal im Jahr), um diese Befähigung aufrechtzuerhalten.
- Die Einweisung in ein neues Muster sollte nicht mit dem Studium des Handbuchs und einer umfassenden praktischen Einweisung enden. Luftfahrzeugführer müssen sich auch die „Alarmsignale“ des neuen Musters in geeigneter Höhe und Umgebung erfliegen.
- Keine Umkehrkurven ohne Fahrtreserve zu fliegen und beim Ausweichen vor Hindernissen dem Hindernis nicht mehr Aufmerksamkeit zu schenken als der Fahrt! Fehler in Bodennähe sind nicht mehr zu korrigieren und enden oft tödlich!

Lesetipp: Flugsicherheitsmitteilung 1/82, herausgegeben vom LBA „Geschwindigkeit ist das halbe Leben“.

Herausgeber:

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

e-M: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246

Verteiler:

Bundes- und Länder-
behörden
Ausländische Behörden

Verbände, Zeitschriften,
Beauftragte für Flugunfall-
untersuchung

Hinweise:

Veröffentlichung auch
im Internet
Nachdruck mit Quellen-
angabe erwünscht