

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 116

Braunschweig, November 1993

Schritt für Schritt

Nach einem längeren Überlandflug befand sich das mit vier Personen besetzte "schwere, einmotorige, high performance" Flugzeug in der Platzrunde. Nach der Landefreigabe fuhr der Flugzeugführer das Fahrwerk aus, setzte die Landeklappen voll und trimmte das Flugzeug aus. Als er im Endanflug feststellte, daß er die Bahn zu hoch anflog, drückte er das Flugzeug an. Die Fluggeschwindigkeit erhöhte sich, und die Bahn kam rasch näher. Die Landeschwelle wurde mit hoher Geschwindigkeit überflogen und auch die Bahnmitte. Bei $\frac{2}{3}$ der Bahnlänge setzte der Flugzeugführer dann das Flugzeug ohne abzufangen hart auf. Das Flugzeug blieb nicht am Boden. Heftig springend näherte es sich dem Bahnende. Als der Flugzeugführer merkte, daß er das Flugzeug bis zum Bahnende nicht zum Stehen bringen würde, gab er Vollgas. Schnell hob das Flugzeug ab und ging in einen steilen Steigflug über, möglicherweise wegen des bei der Landung eingestellten Trimmzustandes. Die Fluggeschwindigkeit verringerte sich rasch, und das Flugzeug kam in den Bereich der Überziehggeschwindigkeit. Um den Luftwiderstand des bereits aufgrund des Motordrehmomentes nach links drehenden Flugzeuges zu verringern, fuhr der Pilot das Fahrwerk ein, hatte aber bei seinem Kampf mit dem Flugzeug den Landeklappenhebel betätigt. Die Landeklappen fuhren ein, und das Flugzeug begann zu sinken. Nachdem es einige Bäume gestreift hatte, prallte es auf den Boden auf. Alle Insassen wurden beim Aufprall getötet.

Eine Ursache für den Unfall lag in der Tatsache, daß der Flugzeugführer sich nicht rechtzeitig genug zum Durchstarten entschlossen hatte, wo er in Ruhe alle entsprechenden Handlungen hätte durchführen können.

Ein weiterer Grund für den Unfall war, daß er die Kontrolle über das Flugzeug verlor. Schaut man sich die nicht gerade üppige Flugerfahrung des Piloten an und auch welche Muster er bisher geflogen hatte, so drängt sich der Verdacht auf, daß das verwendete Flugzeug "eine Klasse zu hoch" für ihn war. Im Erfahrungsschatz des Piloten standen zumeist leichte, einmotorige Flugzeuge, die aufgrund ihrer Aerodynamik und ihrer Masse einen Landeanflug wie beim Unfallflug noch zum Erfolg geführt hätten. Mit "schweren, schnellen high performance" Flugzeugen, wie z.B. C210, Piper Malibu, bei denen der Pilot weit vorausschauend fliegen muß, lassen sich solche Manöver nicht durchführen. Daß diese Unfallart kein Einzelfall ist, belegen drei weitere Fälle, bei denen insgesamt 8 Tote zu beklagen waren.

Um weitere Unfälle dieser Art zu vermeiden, empfiehlt die FUS:

- **lassen Sie sich über die Forderung des § 69, Abs. 4 LuftPersV hinaus länger mit einem neuen Muster vertraut machen, wenn Sie noch geringste Zweifel an Ihren Fertigkeiten haben**
- **überlegen Sie, ob Ihre fliegerischen Fähigkeiten schon dazu geeignet sind, schwere, schnelle Flugzeuge zu beherrschen und ob der Sprung auf diese "Flugzeugklasse" nicht zu groß ist**
- **lassen Sie das "Flugzeugmuster" im Maß Ihrer Fähigkeiten mitwachsen.**