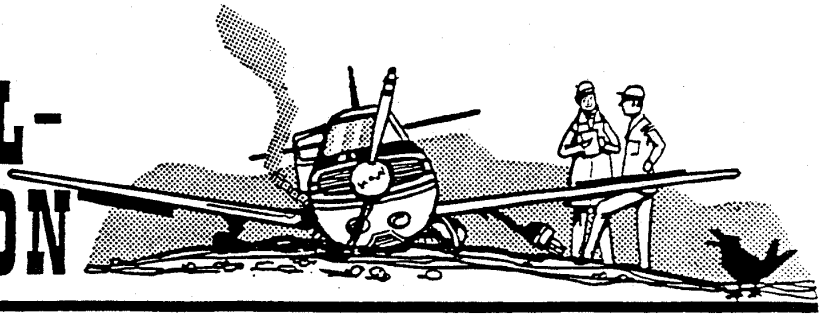


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 24

Braunschweig, Februar 1984

Einflug in lokale Schneeregenschauer

Das Wetter war gemischt. Zwischen einem umfangreichen Tief über dem finnischen Meerbusen und einem Hoch über den britischen Inseln gelangte mit starker Nordwestströmung hochreichend labile Meereskaltluft polaren Ursprungs nach Norddeutschland. Das Flugwetter wechselte sehr rasch. Teilweise waren Bodensichten von 30 km möglich bei aufgelockelter Bewölkung, wiederholt zogen jedoch auch Schneeregen- und Graupelschauer mit starken Sichtbeschränkungen und heftigen Turbulenzen über das Land.

Bei diesem Wetter beabsichtigte ein Pilot mit erst 10 Flugstunden altem PPL einen Rundflug mit einem Fluggast in einem zweiseitigen Flugzeug. Während der Startvorbereitung zog ein kräftiger Schauer über den Flugplatz, der Start wurde um einige Minuten verschoben. Nachdem sich alles wieder beruhigt hatte, startete der Pilot. Über den Flugverlauf bis zum Unfall ist nichts bekannt.

Zeugen des Unfalls berichteten später, daß sie gesehen haben, wie das Flugzeug aus einem Hagelschauer heraus taumelnd zur Erde stürzte. Und daneben noch ein Teil - eine abgerissene Tragfläche. Die beiden Insassen überlebten den Aufschlag nicht.

Was war passiert? Aus den Zeugenaussagen und dem Bruchverlauf konnte später rekonstruiert werden, daß der Pilot in dem sehr turbulenten Schauer das Flugzeug durch einen großen Querruderausschlag oberhalb der Manövergeschwindigkeit überlastet haben mußte. Ob das eine Folge von Orientierungsverlust war, bei dem der Pilot versuchte, eine normale Fluglage wiederherzustellen oder er nur versuchte, die heftigen Turbulenzen auszugleichen und das Flugzeug gerade zu halten, konnte nicht mehr festgestellt werden.

Einflüge in Schauer und Fronten sind in höchstem Maße gefährlich. Zum einen ist es der Sichtverlust: Während bei Regenschauern häufig noch Bodensicht möglich ist, geht die Sicht in Schneeschauern praktisch immer auf Null zurück. Dann können selbst Autofahrer nur noch langsam fahren. Zweitens kann sich Schneematsch sehr schnell auf Flugzeug- und Tragflügeloberflächen festsetzen und Gewicht und Schwerpunkt, vor allem aber die Aerodynamik beeinträchtigen. Auch Ruderspaltan können sich zusetzen, so daß die Steuerung behindert werden kann. Kritisch wird schließlich auch die extreme Luftbewegung, wenn sich Eigengeschwindigkeit und Böengeschwindigkeit so addieren, daß die zulässige Manövergeschwindigkeit überschritten wird. In solchen Situationen können die instinktiv gemachten großen Steuerbewegungen zur Überlastung mit Bruchfolgen führen.

Wenn man schon in ein Turbulenzgebiet gerät, sollte man das Flugzeug ruhig etwas in der Luft "tanzen" lassen. Selbst Airliner mit ausgeklügeltem Autopiloten haben für solche Fälle einen Turbulenzknopf, mit dem die Empfindlichkeit der Sensoren zur Reduzierung der Strukturbelastung herabgesetzt wird unter Inkaufnahme von Diskomfort für die Passagiere.

Schnee- und Regenschauer sind meistens schon von weitem gut zu erkennen, da außerhalb die Sicht häufig sehr gut ist. Auch wenn es bezüglich Kurshalten etwas umständlich ist, fliegen Sie besser drumherum. Meiden Sie die Gefahr, die im Sichtverlust und auch in hohen Belastungen durch Turbulenz auf Sie lauert!