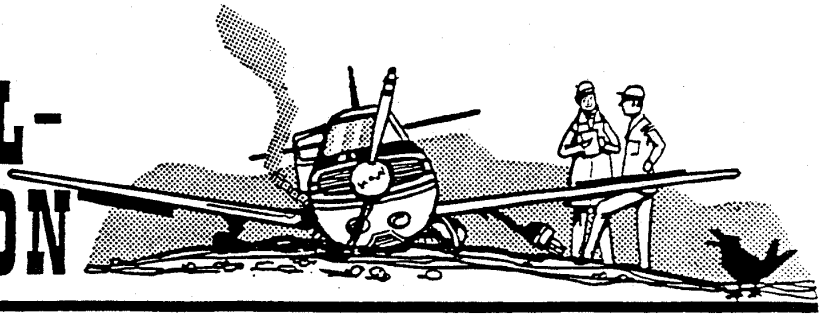


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 34

Braunschweig, November 1984

Notlandung - mit ausgefahrenem Fahrwerk?

In 8 000 ft bildete sich plötzlich eine Rauchwolke im Cockpit. Der Motor begann rauh zu laufen, starke Vibrationen setzten ein. Mit einem Ruck blieb das Triebwerk stehen. Ein Flugplatz war nicht erreichbar, eine Notlandung im freiem Gelände war der einzige Ausweg. Das Fahrwerk wurde ausgefahren, und das Flugzeug setzte auf einem größeren Kartoffelacker auf. Nach kurzer Rollstrecke brach das Bugfahrwerk - das Flugzeug überschlug sich. Passagiere und Pilot wurden leicht verletzt, die Beschädigungen am Flugzeug waren jedoch so groß, so daß eine Reparatur unwirtschaftlich ist. Die Untersuchung der Unfallursachen ist noch nicht abgeschlossen, jedoch deuten Anzeichen darauf hin, daß Ölman gel zum Stillstand des Motors führte.

Selten wird ein Flugplatz zur Notlandung nach einem Triebwerksausfall in erreichbarer Nähe sein. In den meisten Fällen wird der Pilot gezwungen, ein geeignetes Notlandefeld in freiem Gelände zu suchen. Dieses sollte möglichst hindernisfrei sein und einen harten Untergrund haben, was jedoch aus der Luft bei unbekanntem Gelände oft nur schwer zu beurteilen ist.

Bei zu weichem Untergrund werden bei Flugzeugen mit ausgefahrenem Fahrwerk die Räder in das Erdreich einsacken, ein Überschlag wird unausweichlich sein. Auch kann sich das Fahrwerk im Bewuchs wie Getreide, hohes Gras, Rüben usw. verfangen, was ebenfalls zum Überschlag führen kann. Besonders bei Tiefdeckern ist ein Überschlag ausgesprochen gefährlich, da das Cockpit eingedrückt wird. Abgesehen von der Verletzungsgefahr ist es den Insassen oft nicht möglich, sich allein aus dem Flugzeug zu befreien. Ein zusätzlicher Brand könnte in einer solchen Situation tödliche Folgen haben.

Bei Flugzeugen mit Einziehfahrwerken läßt sich das Risiko des Überschlags wesentlich verringern, wenn die Notlandung mit eingefahrenem Fahrwerk durchgeführt wird. Das Flugzeug rutscht meist recht stabil auch über kleine Hindernisse. Bodenunebenheiten werden durch die Rumpflänge und die vorn runde Form geschluckt. Der Sachschaden bei einer Bauchlandung ist meist geringer als befürchtet. Häufig ist nur das Unterteil der Zelle neu zu beplanken, während ein Überschlag oft zu einem Totalschaden führt.

Wenn das Notlandegelände unbekannt ist und die Art der Bodenbeschaffenheit oder die Höhe des Bewuchses ungewiß ist, sollte deshalb eine Bauchlandung einer Landung mit ausgefahrenem Fahrwerk vorgezogen werden. Dies empfehlen auch die meisten Flugzeughersteller durch entsprechende Hinweise in den Flughandbüchern.