

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 43
Braunschweig, August 1985

Mücken, Dreck und Tropfen - verminderte Flugleistung bei verunreinigten Traflügelprofilen

Während eines Übungsfluges mit einem Motorsegler zog eine Schlechtwetterfront auf. Der Flugschüler entschloß sich, vorsorglich den Flug abubrechen. Im Landeanflug fing es an zu regnen. Dabei beachtete er jedoch nicht, daß bei dem geflogenen Baumuster bei nassen Tragflächen höhere Geschwindigkeiten erforderlich sind. Das Flugzeug sackte durch. Beim Durchstartversuch kurvte der Motorsegler nach links weg, konnte aber neben der Landebahn auf einer Wiese aufgesetzt werden, wobei es jedoch zu schwerem Sachschaden kam. Der Pilot wurde nur leicht verletzt.

Ein ähnlicher Fall, diesmal im Start, geschah bei einem Übungsflug. Der Motorsegler war mit zwei etwas schwereren Personen besetzt und damit bis an die Gewichtsgrenzen belastet. Kurz vor dem Start war ein Schauer über den Flugplatz gezogen, der Motorsegler war naß; vor dem Start wurden nur die Flügelvorderkanten abgewischt. Mit nassen Tragflächen war die Startrollstrecke größer. Der Pilot bemerkte das zu spät. Anstatt den Start rechtzeitig abubrechen, mußte er den Motorsegler am Bahnende abheben, um nicht in die Büsche zu rollen. Im Sackflug kollidierte er jedoch mit den Büschen jenseits des Platzes. Der Motorsegler wurde herumerissen, der Aufschlag auf den Boden erfolgte in Rückenlage. Wie durch ein Wunder wurde niemand verletzt. Am Motorsegler jedoch entstand Totalschaden.

Zwei Fälle mit ähnlicher Ursache: Die Tragflächen waren naß, Tropfen veränderten die Profilkontur und damit die Flugeigenschaften. Profile reagieren unterschiedlich auf Konturveränderungen. Während bei Motorflugzeugen im allgemeinen die Tragflügel Formveränderungen durch Tropfen noch tolerieren, sind Profile bei Motorseglern und Segelflugzeugen meistens empfindlicher. Bei Hochleistungsprofilen genügen selbst anhaftende Insekten, um die Auftriebswerte zu verschlechtern. Allerdings braucht diese Veränderung der Flugeigenschaften nicht immer zu kritischen Situationen oder Unfällen zu führen, wenn man den Einfluß kennt und ihn beim Fliegen berücksichtigt. In den Flughandbüchern der Luftfahrzeuge mit entsprechendem Kontur-empfindlichen Profilen wird immer darauf hingewiesen, wie sich Startrollstrecken bzw. Fluggeschwindigkeiten erhöhen, wenn die Tragflächen verdreckt oder naß sind!

Schauen Sie mal wieder in das Flughandbuch Ihres Motorseglers bzw. Segelflugzeuges und prägen Sie sich die entsprechenden Werte ein! Nicht immer gehen Unfälle mit Strömungsabriß wie die geschilderten ohne wesentliche Verletzungen aus!