

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 51
Braunschweig, April 1986

Motorsegeln bis zum bitteren Ende

Bei gutem Flugwetter startete der C-Falke mit Motorkraft und stieg auf knapp 3 000 m. Dann wurde der Motor stillgelegt und ca. 40 Minuten bei mäßiger Thermik gesegelt. Der Motorsegler verlor langsam an Höhe. Bei 250 m versuchte der Pilot den Motor zu starten. Er sprang nicht an. Weitere Anlaßversuche. Die Höhe nahm jetzt schnell ab. Mit einem Auge hielt der Pilot schon nach einem Außenlandeplatz Ausschau. Der Motor kam immer noch nicht. Der Motorsegler schoß über ein gut geeignetes Landefeld hinweg. In niedriger Höhe versuchte der Pilot eine steile Kurve, um zu dem Landefeld zurückzugelangen. Doch in der Kurve verlor der Motorsegler noch mehr an Höhe, die Tragflächenspitze berührte den Boden. Der Motorsegler wurde herumgerissen und schlug in Gegenrichtung auf dem Boden auf. Totalschaden. Der Pilot kam mit dem Schrecken davon.

Die Untersuchung ergab, daß der Pilot vergessen hatte, den Choke zu ziehen. Er besaß noch wenig Flugerfahrung: 16 Stunden auf dem C-Falken und 82 Stunden insgesamt. Das mag erklären, daß er nach dem ersten vergeblichen Anlaßversuch immer weiter versuchte, den Motor zum Laufen zu kriegen, ohne auf die schwindende Höhe zu achten. Hätte er sich rechtzeitig zum Wiederanlassen entschlossen, wäre ihm sicherlich der vergessene Choke eingefallen, denn er hätte in Ruhe noch einmal die einzelnen Schritte des Anlaßverfahrens durchgehen können. Wenn der Motor dann immer noch nicht angesprungen wäre, dann hätte er noch genug Zeit gehabt, um ein Außenlandefeld zu suchen und die Landung einzuleiten. Doch so kam Hektik auf, die schnell in Panik münden kann und fast immer zum Bruch führt.

Welche Mindesthöhe ist zum Wiederanlassen des Motors empfehlenswert? Die Frage ist schwierig zu beantworten. Man kann eigentlich nur entgegnen: «Rechtzeitig». Die erforderliche Mindesthöhe ist abhängig von mehreren Faktoren: den Flugleistungen des Motorseglers, der Beladung, der Topographie des Geländes und nicht zuletzt dem Erfahrungsstand des Piloten. Bei Hochleistungsgeräten mag eine Anlaßhöhe von 300 m noch vertretbar sein. Doch in hügeligem oder unübersichtlichem Gelände sollte sie etwas höher gewählt werden. Bei einfachen Motorseglern sollte man sich bereits bei 400 m oder früher zum Anlassen entschließen. Zum Anlaßverfahren ist Ruhe nötig, um konzentriert die einzelnen Schritte durchgehen zu können, ohne Druck durch schwindende Höhe. Springt der Motor trotz korrekter Anlaßprozedur nicht an, so sollte man sich nicht lange mit dem Problem beschäftigen, sondern sich um die Außenlandung kümmern.

- **Entscheiden Sie sich rechtzeitig zum Wiederanlassen des Motors, damit Sie in Ruhe die einzelnen Verfahrensschritte ausführen können. (Zündung und Choke nicht vergessen!)**
- **Vergeuden Sie nicht zu viel Höhe durch wiederholte vergebliche Anlaßversuche.**
- **Entscheiden Sie sich rechtzeitig zur Außenlandung.**

Übrigens, denken Sie daran: Wenn der Motor in Gang gekommen ist, ist noch nicht alles vorbei! Der Motor ist ausgekühlt und soll erst seine Betriebstemperatur erreichen. Wird ihm zu schnell volle Leistung abverlangt, kann das zu Triebwerkschäden führen. Und: Choke wieder rein!