

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 89

Braunschweig, November 1990

Winterflug mit Tücken

An einem Wintertag regnet und schneit es aus tiefhängenden Wolken. Die Temperatur beträgt 0°C . Das Flugzeug, das später noch für einen Flug gebraucht wird, steht im Freien und wird langsam mit einer dünnen Eis- und Schneedecke überzogen. Als es aufklart, sinkt die Temperatur unter 0°C . Der Flugzeugführer bereitet das Flugzeug für den Flug vor, ohne sich um die dünne Eis- und Schneedecke auf Tragflügel und Leitwerk zu kümmern. Einen wohlgemeinten Ratschlag ignoriert er. Nach dem Warmlaufen des Motors rollt das Flugzeug zur Startbahn, deren Länge vom gewählten Startpunkt aus nur $2/3$ der Gesamtlänge beträgt, was aber für das Flugzeug unter normalen Bedingungen voll ausreicht. Nach der Startfreigabe setzt sich das Flugzeug in Bewegung und rollt und rollt und rollt. Schließlich hebt es träge ab, hängt schwammig in der Luft und beendet den Flug nach einigen Metern gegen den Willen des Piloten.

Selbst Stunden nach dem Unfall ist die Eis- und Schneedecke auf der Oberseite des zerstörten Flugzeuges noch vorhanden.

Dieser Unfall ist kein Einzelfall und beschränkt sich auch nicht auf kleine Flugzeuge. Die Palette, der auf ähnliche Art und Weise verunglückten Flugzeuge, reicht vom Verkehrsflugzeug über zweimotorige Geschäftsreiseflugzeuge bis hin zum Motorsegler. Alle haben unter den Auswirkungen von Eis und Schnee zu leiden. Neben dem zusätzlichen Gewicht wird der Widerstand vergrößert, der Auftrieb gemindert, die Steuerbarkeit oder das Fahren der Klappen beeinträchtigt.

Es sind jedoch nicht nur Eis und Schnee, die die Flugeigenschaften

mindern, Rauhreif allein kann zum Beispiel die Überziehggeschwindigkeit um 20 - 30 % erhöhen!

Um einen sicheren Winterflugbetrieb durchzuführen, empfiehlt die FUS:

- **Reinigen Sie vor dem Start Ihr Flugzeug von Rauhreif, Eis und Schnee (siehe auch § 24 (3) LuftBO)**
- **Vermeiden Sie asymmetrische Reinigung**
- **Denken Sie bei der Reinigung auch an das Leitwerk**
- **Denken Sie daran, daß sich beim Erwärmen der Zelle aus Rückständen Schmelzwässer bilden, die in Ruder-, Trimmklappen- und Landeklappenspalten wieder gefrieren und diese blockieren können.**