



Durch Windenseil gefesselt - Flug in den Tod

Die Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig sah sich schon im März dieses Jahres auf Grund von schweren Unfällen veranlaßt, eindringlich auf das Risikopotential der ungewollten Aufnahme von Windenseilen beim Start mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen (aber auch Segelflugzeugen) hinzuweisen und alles zu deren Verhinderung zu tun.

Wir erinnern nochmals an Grundsätze der Segelflugbetriebsordnung beim Windenstartbetrieb:

- **Geradliniges Ausziehen** der Seile mit einem **Mindestabstand von 3 Metern** bei Doppeltrommelwinden
- **An der Startstelle** sind die Seile mit einem **Mindestabstand von 15 m** auseinanderzuziehen
- **Aushängen des luvseitigen Seilfallschirmes**
- **Keine Starts und Landungen** von motorgetriebenen Luftfahrzeugen **auf Bahnen in denen Windenseile ausliegen !!**



Zwei tödliche Unfälle in diesem Jahr auf deutschen Flugplätzen durch den **Flug in Windenseile** veranlassen das Referat Flugsicherheit beim DAeC noch nachdrücklicher allen am Platzbetrieb beteiligten Personen das **immense Gefährdungspotential**, welches in der Nichtbeachtung von **grundsätzlichen Flugbetriebsregeln** besteht, zu verdeutlichen.

In einem Fall flog ein Luftfahrzeugführer mit einer **ASK 21 zu einem Überflug** über den Platz und **kollidierte mit einem im Schlepp befindlichen Windenseil**. Pilot und Fluggast fanden bei dem nachfolgenden Absturz den Tod.

Im zweiten Fall startete ein Flugzeugschlepp bei Abwesenheit des Flugleiters noch während eines Windenstartes. Der Schleppflugzeugführer, welcher keine Schleppberechtigung besaß, flog geradewegs in das **herabfallende Windenseil**. Das geschleppte Segelflugzeug konnte ausklinken und im Notverfahren landen. Das Schleppflugzeug vom Typ Wilga 35 endete beim Versuch einer Notlandung in Verlängerung des Flugweges mit Totalschaden. Eine auf dem Co-Pilotensitz **mitfliegende „Begleiterin“ (!)** konnte nur noch **tot** geborgen werden.

Aus gegebenen Anlaß veröffentlicht das Referat Flugsicherheit nebenstehende gültige NfL I-243/76, da es scheinbar immer noch Unklarheiten **zum Mitfliegen von Personen in Schleppflugzeugen** gibt.

Desweiteren empfehlen wir:

- Meiden Sie den Überflug von Geländen mit Windenstartbetrieb in Höhen unter 2000ft GND
 - 2000ft Regelung bei VFR-Überlandflügen beachten
 - Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen bei Mischflugbetrieb nur starten,
 - a) wenn der Windenstart beendet ist, das Windenseil am Boden ist und kein Hindernis mehr darstellt und die Warnsignale, meist gelbe Blinklampen, erloschen sind
- Flugbetriebsordnung beachten !**
- b) wenn bei großen Plätzen ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen dem Windenstart und der Motorflugbahn vorhanden ist
(>250 m - bei möglicher Windabdrift des herabfallenden Windenseiles sicheren Zuschlag geben)
- Keine Windenstarts bei Luftfahrzeugen im Endteil zur Landung

1-243/76

Bekanntmachung über die Mitnahme von Personen in Schleppflugzeugen

Bonn-Bad Godesberg, den 10. Juni 1976
- L 7/60.37.20/7020 Sch 76 (B 3) -

Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Motorseglern sind Arbeitsflüge nach § 54 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO).

Aus Gründen der von Arbeitsflügen ausgehenden besonderen Gefahren hat der Halter des Luftfahrzeugs dafür zu sorgen, daß während des Schleppfluges nur die zum Führen und Bedienen des Luftfahrzeugs erforderliche Mindestbesatzung an Bord ist. Mitnahme von Fluggästen ist mit der Grundregel des § 3 Luft130 nicht vereinbar und daher nicht zulässig. Hingegen ist die Mitnahme eines weiteren Besatzungsmitgliedes - unter Beachtung der im Flughandbuch angegebenen Gewichts- und Schwerpunktgrenzen - in folgenden Fällen vertretbar:

1. Bei Einweisungsflügen zum Erwerb einer Schleppberechtigung nach § 84 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV);
2. Wenn dies vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer im Einvernehmen mit dem Halter zur Entlastung des Luftfahrers als notwendig angesehen wird.

Über die Notwendigkeit einer Entlastung des Luftfahrzeugführers ist nach den örtlichen Gegebenheiten zu entscheiden. Dies kann z. B. für Überführungsflüge und Flüge in Gebieten mit starkem Verkehrsaufkommen zutreffen, wobei durch das zusätzliche Besatzungsmitglied Aufgaben der Luftraumbeobachtung oder der Navigation wahrgenommen werden sollen. Das zusätzliche Besatzungsmitglied muß im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins für Luftfahrzeugführer sein. Die Rechte und Pflichten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nach § 3 der **Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)** bleiben unberührt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
H u c k