

Flugunfall in Räyskälä 2024: Ausbildung und Erfahrung reichen nicht immer aus, um Unfälle zu verhindern

Das finnische Unfalluntersuchungszentrum hat die Untersuchung des Flugunfalls abgeschlossen, der sich am 16.10.2024 auf dem Flugplatz Räyskälä in Loppi ereignete. Dabei war der Motor eines Flugzeugs vom Typ SNJ-3 aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs kurz nach dem Start ausgefallen, woraufhin das Flugzeug abstürzte. Die beiden Insassen des Flugzeugs kamen ums Leben, und das Flugzeug wurde durch den Aufprall und den darauf folgenden Brand vollständig zerstört.

Das Flugzeug war kurz zuvor an einen neuen Eigentümer verkauft worden. Der Zweck des Fluges war, die Funktionsfähigkeit des Flugzeugs nach Wartungsarbeiten zu überprüfen.

Kurz nach dem Start, in einer Höhe von etwa 100 Metern, fiel der Motor des Flugzeugs aus. Der Pilot drehte scharf nach rechts und versuchte, zum Flugplatz zurückzukehren, um dort zu landen. Das Flugzeug stürzte etwa eine Minute nach dem Start ab.

Man muss die alte Technik und die „Eigenheiten“ alter Flugzeuge kennen

„Der unmittelbare Grund für den Ausfall des Flugzeugmotors in der Luft war eine eingeschränkte Kraftstoffzufuhr zum Motor. Das Flugzeug verfügte vermutlich über das originale Kraftstofftank-Wahlventil, dessen Ventilschaft aus Kork gefertigt war. Der Ventilschaft war vermutlich im Laufe der Jahre brüchig geworden und behinderte den Kraftstofffluss zum Motor beim Start. Darüber hinaus wies das Gestänge zwischen dem Kraftstofftank-Wahlschalter und -ventil ein erhebliches Spiel auf, das die Fehlstellung des Ventilschafts ermöglicht hat. Infolgedessen hat sich der Vergaser leeren können und der Motor ging aus“, erklärt Untersuchungsleiter Janne Kotiranta.

„Die Probleme mit dem Kraftstofftank-Wahlventil des SNJ-3-Flugzeugs waren der Hobbyflieger-Community zwar bekannt, aber es ist möglich, dass bei den Eigentümerwechseln des Flugzeugs nicht alles stilles Wissen über den Betrieb des Flugzeugs an den Piloten des Unfallflugzeugs weitergegeben wurde“, fügt Kotiranta hinzu.

„Am Abend vor dem Unfall traten im Flugzeug Motorstörungen auf, aber die Fehlersuche konzentrierte sich auf die Funktionstüchtigkeit des Propellersteuerungssystems. Der Fehler im Zusammenhang mit der Kraftstoffzufuhr konnte nicht als Ursache für die Motorstörungen interpretiert werden, da der Fehler nur sporadisch auftrat. Der Pilot des Flugzeugs verfügte über langjährige Erfahrung im Verkehrsflugzeug- und Hobbyflugbereich, hatte jedoch nur wenig Erfahrung mit dem Flugzeugtyp SNJ-3. Die Situation ist hier ähnlich wie beispielsweise bei alten Autos – man muss ihre Eigenheiten und ihre Funktionsweise kennen“, fügt Kotiranta hinzu.

Das Verhalten des Piloten: Erfahrung und Ausbildung reichen nicht immer aus

„Die Entscheidung des Piloten, nach dem Ausfall des Motors umzukehren, widersprach den Anweisungen im Flughandbuch. Eine scharfe Kurve zurück zur Landebahn aus geringer Höhe war praktisch unmöglich erfolgreich durchzuführen. Natürlich blieben für diese Entscheidung auch nur knapp zehn Sekunden Zeit“, stellt Kotiranta fest.

Ausschluss der wahrscheinlichsten Lösung

„Ich möchte noch einmal die hervorragende Arbeit unserer Experten hervorheben. Bei dieser Untersuchung mussten wir die Trümmer des Flugzeugs praktisch vollständig zerlegen und die Komponenten gründlich untersuchen. Nach der Zerlegung des Flugzeugs blieben uns letztendlich nur

zwei Optionen. Das Auffinden eines so genannten „rauchenden Colts“ war wiederholt Ziel vieler Sitzungen“, erklärt Kotiranta.

Das finnische Unfalluntersuchungszentrum empfiehlt als Ergebnis der Untersuchung, dass die US-Luftfahrtbehörde (FAA) die Eigentümer und Betreiber dieses Flugzeugtyps über die Risiken im Zusammenhang mit der Alterung und dem Verschleiß des Kraftstofftank-Auswahlventils und des damit verbundenen Mechanismus sowie über die Möglichkeiten zu deren Beherrschung informiert.

Die US-Luftfahrtbehörde hatte für diesen Flugzeugtyp eine freiwillige Modifikation genehmigt, durch die die Notwendigkeit eines Tankwechsels während des Fluges entfällt, indem die Treibstofftanks über eine Verbindungsleitung miteinander verbunden werden. Diese Modifikation war bei dem verunglückten Flugzeug nicht vorgenommen worden.

Weitere Auskunft:

Untersuchungsleiter Janne Kotiranta, Tel. +358 (0)2951 50703