

Sicherheitsempfehlung **AAIB fordert standardisierte Plausibilitätsprüfung der Startkonfiguration**

LONDON - Die britische Behörde für Unfalluntersuchungen im Luftverkehr AAIB regt die Einführung einer standardisierten Plausibilitätsprüfung bei der Berechnung der Startkonfiguration vor dem Abflug an. Das AAIB schließt die Empfehlung an seinen Bericht zu einer schweren Störung am Flughafen London Heathrow am 12. Dezember 2009 unter Beteiligung eines Airbus A340-600 der Virgin Atlantic Airways (Reg.: G- VYOU) an.

Das Flugzeug startete nach einer fehlerhaften Berechnung des Takeoff- Speed mit einer um 14 Knoten zu geringen Vr von 143 Knoten. Die V2 lag mit 151 Knoten 16 Knoten unterhalb des erforderlichen Werts. Die Maschine gewann laut Bericht anschließend "nur schwerfällig" an Höhe, konnte ihren Flug aber ohne weitere Vorfälle fortsetzen.

Die Ermittlungen des AAIB und des Betreibers ergaben, dass die Piloten in ihren Berechnungen vor dem Start das erwartete Landegewicht von 236.0 Tonnen anstelle des tatsächlichen Startgewichts von 322.5 Tonnen zu Grunde gelegt hatten.

Nach Einschätzung von Virgin Atlantic hat "Zeitdruck auf die Crew" zu dem Berechnungsfehler beigetragen. Nach einer späten Änderung des Zero Fuel Weight forderten die Piloten einen neuen Flugplan an und führten neue Berechnungen außerhalb des vorgesehenen Ablaufschemas durch, wobei ihnen der Fehler unterlief.

"Es wird empfohlen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) Spezifikationen für ein Kontrollsystem entwickelt, das die Piloten rechtzeitig warnt, wenn die erreichte Takeoff- Leistung dem Flugzeugtyp oder den Bedingungen am Flughafen nicht genügt", reflektiert das AAIB in seiner aktuellen Sicherheitsempfehlung (2009-080) auf den Vorfall.

Die Behörde führt in ihrem Bericht ergänzend ähnlich gelagerte Vorfälle mit einer Boeing 767 und einem Airbus A330 aus den Vorjahren an.

Tailstrike von Melbourne

Am 20. März 2009 war ein Airbus A340-500 der Fluggesellschaft Emirates (Reg. A6- ERG) nach der Eingabe eines um 100 Tonnen zu geringen Abfluggewichts in die Notebooks des Airbus Less Paper Cockpit nur knapp einem schweren Unfall entgangen. Das Heck der Maschine setzte beim Start mehrfach auf dem Runway auf, wodurch der Rumpf schwer beschädigt wurde.

Der Airbus erhob sich schließlich unter TOGA in die Luft und kehrte kurze Zeit später sicher zum Flughafen Melbourne zurück. Virgin Atlantic setzt das Airbus Less Paper Cockpit allerdings nicht ein. Die Fluggesellschaft vertraut auf ein System, bei dem die Berechnungen der Startkonfiguration im Regelfall vorab außerhalb des Flugzeugs durchgeführt und an eine zentrale Schnittstelle überspielt werden.