

Flug BA 38 AAIB beendet Ermittlungen nach British Airways- Unfall

LONDON - Die britische Behörde für Flugunfalluntersuchungen AAIB hat ihren Abschlussbericht zum Unfall einer Boeing 777-200ER der British Airways (Reg.: G- YMMM) vorgelegt. Das in Peking gestartete Flugzeug war am 17. Januar 2008 in der Endphase des Landeanflugs auf London Heathrow verunglückt. Nach Überzeugung des AAIB führte Eisbildung im Treibstoffsystem des Flugzeugs zum Ausfall beider Rolls- Royce Trent 800 Triebwerke.

"Das Eis hat sich am Eingang des Fuel/ Oil Heat Exchanger gesammelt und die Treibstoffzufuhr in beide Triebwerke blockiert", erklärt die AAIB im Abschlussbericht. Der Fuel/ Oil Heat Exchanger (FOHE) kühlt Schmierstoffe ab und erwärmt zugleich den Treibstoff.

"Obwohl das System den Anforderungen der Zulassung entsprach, erwies es sich als anfällig, sobald es auf Eis in hoher Konzentration trifft", fasst die AAIB zusammen. Treibstofftemperatur und - flussgeschwindigkeit bestimmten, ab welchem Wasseranteil im Treibstoff eine Blockierung des FOHE drohe.

In einzelnen nach dem Unfall durchgeführten Tests habe eine Wassermenge von lediglich 25ml ausgereicht, das System mit Eis zu blockieren.

Die Triebwerke der 777-200ER fielen im Abstand von sieben Sekunden aus. Das Flugzeug setzte etwa 330 Meter vor Landebahn 27L auf und wurde irreparabel beschädigt. Unter den 152 Menschen an Bord von Flug BA 38 gab es zahlreiche Verletzte aber keine Toten.

Korrektur der Flapstellung verlängerte Gleitweg

Nach Ausfall der Triebwerke fiel die Fluggeschwindigkeit ab. Bei einer Gleitgeschwindigkeit von 115 Knoten korrigierte der Kapitän die Stellung der ausgefahrenen Landeklappen von 30 auf 25 Grad. Laut Abschlussbericht hat dies den Gleitweg der Boeing um etwa 50 Meter verlängert und eine mögliche Kollision des Flugzeugs mit den ILS- Anlagen verhindert.

"Die Folgen eines Kontakts mit der ILS Antenne sind unbekannt, hätten wahrscheinlich aber zu erheblich höheren Strukturschäden am Flugzeug geführt", schreibt die AAIB.