

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 125

Braunschweig, September 1994

## Autopilot - Ersatz für IFR-Berechtigung ?

Um Unfalltag startete der Flugzeugführer zusammen mit drei weiteren Personen zu einem ca. 400 km entfernt liegenden Flugplatz. Obwohl das Wetter nicht gerade gut war, verlief der Flug problemlos. Als der Pilot am Nachmittag desselben Tages den Rückflug plante, erfuhr er, daß das Wetter im mittleren Teil der Strecke schlecht sei. Diese Wetterverschlechterung auf einem Teil der Strecke schien ihn nicht sehr zu beunruhigen, und das Flugzeug hob bald darauf mit 4 Insassen ab. Nach einem kurzen Abstecher zu einer Sehenswürdigkeit, ca. 30 km vom Kurs entfernt, ging das Flugzeug auf Heimatkurs. Dieser wurde sehr exakt eingehalten - vom Autopiloten. Kurze Zeit später erreichte das Flugzeug das Schlechtwettergebiet. Der Flugzeugführer leitete einen Sinkflug ein, und der Autopilot hielt Kurs. Darauf flog das Flugzeug durch Wolkenketzen bis zu dem Punkt, an dem ein Wolkenketzen einen Berggipfel einhüllte. Es gab keine Überlebenden.

In einem anderen Fall versuchte der Pilot mit Hilfe des Autopiloten, ein begrenztes Schlechtwettergebiet zu durchfliegen. Da er wußte, daß er Gebirgrücken zu überfliegen hatte, ließ er das Flugzeug auf 3 600 Fuß NN steigen. Der Autopilot, geschaltet im Heading-mode, hielt die Richtung. Die Abtrift blieb vom Flugzeugführer jedoch unberücksichtigt. Die seitliche Ablage betrug 20 km, als das Flugzeug ca. 70 m unterhalb eines Berggipfels einschlug. Beide Insassen fanden den Tod.

Diese Unfallbeschreibungen ließen sich ohne weiteres fortsetzen.

Jedes Jahr ereignen sich 2 - 3 Unfälle, bei denen die Flugzeugführer als VFR-Piloten den Autopiloten einsetzen, um Schlechtwettergebiete zu durchfliegen und bei denen der Flug in einem Höhenband von ca. 100 m unterhalb der Berggipfel endet. Diese Unfälle beziehen sich nicht nur auf den Alpenraum, sondern ereignen sich auch in den Mittelgebirgen. Überlebende bei dieser Unfallart gibt es so gut wie nicht.

Die Nutzung des Autopiloten kann bei richtiger Bedienung und bei Beachtung der Mindesthöhen in bestimmten Situationen ein Sicherheitsfaktor sein, jedoch sollten sich VFR-Piloten, wenn sie einen solchen Flug beendet haben, überlegen, ob sie nicht bei Antritt des Fluges einen Fehler begangen haben. Die Einbeziehung des Autopiloten in die Flugplanung, wie in den geschilderten Fällen, ist grundsätzlich abzulehnen.

Zur Vermeidung weiterer Unfälle empfiehlt die FUS:

- **Nutzen Sie als VFR-Flieger den Autopiloten bei Sichtwetterbedingungen zur Unterstützung und Entspannung**
- **Koppeln Sie bei der Nutzung des Autopiloten mit und vergewissern Sie sich über Ihren jeweiligen Standort**
- **Benutzen Sie den Autopiloten nicht als Ersatz für ein fehlendes IFR-Rating.**