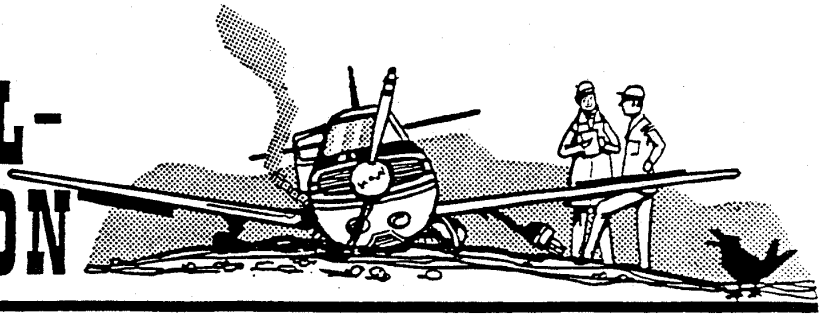


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 47

Braunschweig, Dezember 1985

Verwechslung von Bedienhebeln - manchmal tödlich!

Bei der Wartung eines Jagdflugzeuges verwechselte der Mechaniker versehentlich einen Schalter - er geriet an die Auslösung des Schleudersitzes und wurde gegen die Hallendecke geschossen. Dieser spektakuläre Unfall aus den Anfängen des Schleudersitzes ist weit bekannt. Ganz schnell wurden Maßnahmen getroffen, die die Verwechslung der Bedienorgane ausschließen sollten. Daß es trotzdem noch und auch im zivilen Bereich hier Gefahrenpunkte gibt, zeigt ein tödlicher Unfall in diesem Jahr, bei dem eine Verwechslung von Bedienhebeln auslösende Ursache war:

Ein Motorsegler mit Klapptriebwerk war bei eingefahrenem Triebwerk im Endanflug auf ein Segelfluggelände. In ca. 80 m Höhe öffnete sich die Haube, der Motorsegler geriet in eine unkontrollierte Fluglage und konnte bis zum Aufschlag auf den Boden nicht mehr unter Kontrolle gebracht werden. Der Pilot mit 2 000 Stunden Flugerfahrung verstarb an der Unfallstelle.

Der Knopf für die Zentrallüftung liegt bei diesem Motorsegler dicht vor dem Knopf für den Haubennotabwurf, beide haben die gleiche Betätigungsrichtung. Aus dem Ablauf läßt sich schließen, daß der Pilot statt des Lüftungsknopfes vermutlich den Haubennotabwurfnopf gezogen hatte, denn der Mechanismus des Haubennotabwurfs war eindeutig geöffnet.

Was kann man gegen diese Fehlgriffe tun?

- **Machen Sie sich vor jedem Flug mit den Handgriffen intensiv vertraut (Flughandbuch, Einweisung). Üben Sie die Handgriffe, führen Sie sie bewußt aus. Geben Sie sich selbst ein Kommando, z.B. "Bremsklappen ausfahren" und tun Sie es dann auch. Das führt dazu, daß Handgriffe nicht nebenbei, sondern gezielt gemacht werden.**
- **Organisieren Sie Ihren Flug derart, daß Sie nie in Hektik kommen. Ordnen Sie sich den Ablauf der Handgriffe so, daß Sie Zeit dazu haben. Einige Handgriffe kann man bei der Landung bereits frühzeitig verrichten, wenn es noch nicht so drängt, z.B. Fahrwerk ausfahren, Trimmung verstellen usw., andere sollte man ganz weglassen, da sie nicht unbedingt notwendig sind, wie z.B. Öffnen der Lüftung, wobei 2 Minuten länger Schwitzen bis nach dem Ausrollen durchaus zumutbar sind. Ein unkoordiniertes Cockpitmanagement führt nicht nur in Großflugzeugen zu Unfällen. Wenn alles zusammenkommt unter dem Ablaufdruck der Landung, wie z.B. Luftraumbeobachtung, Gleitpfad steuern, Sinkgeschwindigkeit halten, Funkverkehr ausführen und dann noch die Lüftung öffnen, werden leicht Handgriffe flüchtig oder sogar fehlerhaft gemacht.**

Diese Betrachtung gilt natürlich nicht nur für Segelflugzeuge und Lüftungsknöpfe. Auch bei Motorflugzeugen können Verwechslungen von Hebeln auftreten, z.B. Gas-/Gemischhebel oder Landeklappen-/Fahrwerkshebel. Die Folgen können ähnlich risikoreich sein.