

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 65
Braunschweig, Juni 1987

VFR On Top oder Horizontausfall - tot !

Der Pilot flog nach Sichtflugregeln (VFR) mit einem einmotorigen Flugzeug in FL95. Zwei Passagiere waren an Bord. Es war etwa 6/8 bewölkt. Nach Verlassen der Bundesrepublik stieg er auf FL110 und bat ATC um Freigabe für FL125. Kurz Zeit später jedoch nahm er das zurück und fragte ATC, ob er auf 4 000 ft sinken könne. Während des Sinkfluges brachen ein Tragflügel und das Leitwerk. Der Absturz verlief tödlich.

Die Ermittlung der ausländischen Behörde ist noch nicht abgeschlossen, aber einige Fakten scheinen bereits festzustehen: Die Vakuumpumpe, die u.a. den künstlichen Horizont antreibt, war in den vergangenen 12 Monaten bereits dreimal ausgefallen und wurde repariert oder ersetzt. Vermutlich war sie nun ein viertes Mal gestört. Das Flugzeug hatte ein Vakuum-Notsystem, das bis etwa 4 000 ft betrieben werden kann. Das war wahrscheinlich der Grund für einen Sinkflug auf diese Höhe. Beim Abstieg ließ sich bei 6/8 Bewölkung ein Durchfliegen von Wolken vermutlich nicht umgehen. In den Wolken sieht man nichts, und die Nothorizontfrequenz funktionierte noch nicht. Die möglichen Folgen dürften klar sein: Ohne Referenz geriet das Flugzeug in einen unkontrollierten Flugzustand. Bei versuchten Korrektursteuerbewegungen wurde die Struktur überlastet. Der Bruch und damit der Absturz waren unabwendbar.

Für VFR-Flüge ist ein künstlicher Horizont nicht vorgeschrieben. Über den Wolken war der Horizontbezug vorhanden. Hätte der Pilot den Flug fortgesetzt, wäre nur noch das "Loch vom Dienst" nötig gewesen, um den VFR-Flug erfolgreich zu beenden. Aber bei 6/8 Bewölkung auf ein Loch im Zielgebiet zu spekulieren, ist vage. Deshalb vermutlich der Entschluß zum Abstieg.

Viele kleine Flugzeuge, die vorwiegend nach VFR fliegen, sind mit einem künstlichen Horizont ausgerüstet. Denn es beruhigt ja die Nerven. Wenn wirklich einmal der Fluglagebezug weg ist, kann man ja "fast IFR" fliegen. Das verlockt. Aber zwischen den einfach IFR ausgerüsteten Flugzeugen und den Verkehrsflugzeugen mit IFR-Ausrüstung besteht ein gewaltiger Unterschied: Die Redundanz. Bei Verkehrsflugzeugen sind wichtige Systeme doppelt oder sogar dreifach vorhanden, einschließlich der Energieversorgung. Wenn dann etwas ausfällt, gibt es immer noch Alternativen. Im vorliegenden Fall gab es über 4 000 ft keine. Und da kam es bei IMC auch prompt zu dem Unfall.

Was kann man nun für Schlüsse aus diesem Fall ziehen?

- **VFR ist Sichtflug. Halten Sie die Sichtflugbedingungen ein. Stellenweise IMC muß umflogen werden, auch wenn die Ausrüstung zum Durchflug reizt. Ist das nicht möglich, kann der Flug nicht durchgeführt werden.**
- **Verlassen Sie sich nicht auf eine einfache IFR-Ausrüstung. Sie kann eigentlich nur das Fliegen in VMC erleichtern. Eine Sicherheit in IMC kann sie nicht bieten!**
- **Wenn Sie unbedingt bei (fast) allen Wetterlagen fliegen wollen, dann nur "richtig": Mit IFR-Lizenz und einer IFR-Ausrüstung, die auch entsprechende Sicherheit durch Redundanz garantiert, wenn in IMC einmal ein System ausfällt.**