

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 13
Braunschweig, März 1983

Flugvorbereitung und Überraschung unterwegs

Jeder verantwortungsbewußte Flugzeugführer macht für einen Reiseflug eine Flugvorbereitung. Obwohl das aus dem eigenen Sicherheitsinteresse selbstverständlich ist, wurde die Durchführung der Flugvorbereitung auch in die Vorschriften mit aufgenommen. Also dürfte eigentlich unterwegs nichts Unerwartetes mehr passieren, außer vielleicht einer der seltenen Triebwerksausfälle. Und doch kennt jeder Flugzeugführer Situationen, in die er trotz bester Planung unvorhergesehen hineingeraten kann. Meistens geht es gut. Ein Beispiel, bei dem mehrere unglückliche Umstände zusammentrafen, die zu einem Unfall führten, zeigt folgender Fall:

Geplant war ein Flug von Schwaben zu einem Alpenflugplatz in Frankreich. Lyon MET meldete Sonnenschein über 2 000 m, der Platz liegt genau 2 000 m hoch. Zur Vorsorge wurde ein Ausweichplatz angerufen, wobei die Telefonnummer aus dem entsprechenden AIP genommen wurde. Antwort, sogar auf deutsch: "Wetter wunderbar." Dem Start stand nichts im Wege.

Unterwegs wurde über Funk mitgeteilt, daß der Zielflugplatz nun doch wegen schlechten Wetters geschlossen worden ist. Der Ausweichflugplatz, der auch im VFR-Flugplan angegeben war, wurde akzeptiert. Kurz vor dem Erreichen des Ausweichflugplatzes wurde auf der in der AIP angegebenen Frequenz Funkkontakt versucht. Keine Antwort. Landungen ohne Funkkontakt sind jedoch erlaubt. Also informierte sich durch niedrigen Überflug über den Zustand der Landebahn. Am Aufsetzpunkt war Asphalt sichtbar, danach Schnee. Der Pilot schloß daher nur auf leichte Schneebedeckung und flog gemäß Anflugkarte an. Nach dem Aufsetzen rollte das Flugzeug ein Stück, geriet dann in den Schnee und überschlug sich. Totalschaden, glücklicherweise keine Verletzten. Wie sich dann herausstellte, wären Landungen nur mit Schneekufen möglich gewesen. Ein entsprechendes NOTAM kam erst 6 Stunden nach dem Unfall. Eine Zusammenballung von falschen Angaben, Unterlassungen und Mißverständnissen! Die Telefonnummer für den Ausweichflugplatz war falsch. Der Angerufene bezog die Anfrage auf das Skiwetter, der Pilot hielt sie für die Platzmeldung. Er war außerdem der Meinung, daß das Akzeptieren des Ausweichflugplatzes von der dortigen Flugsicherung eine problemlose Landung einschloß, Schneewarnung wurde nicht gegeben. Weiterhin war die Frequenz des Ausweichplatzes in der AIP falsch angegeben, und der Platzwart nicht anwesend. Piloten am Boden sahen den Anflug, ohne Warnungen z.B. durch Signalpistolen zu geben. Der Flugzeugführer vertraute auf den Bahnzustand, obwohl Schneehöhen oder Tragfähigkeit aus der Luft nur schwer geschätzt werden könne.

Lassen wir einmal die Winterszenerie weg, dann bleibt immer noch die Tatsache, daß es auf einem Flug eine Unmenge von Unvorhergesehenem geben kann. Je sorgfältiger die Flugvorbereitung durchgeführt wird, um so mehr Überraschungen können ausgeschlossen werden. Das Risiko durch die restlichen kann durch Ruhe, Überlegung und fliegerisches Können sehr stark gemindert werden. Aber es bleibt immer ein Rest an Unwägbarkeiten. Es gibt keine Patentrezepte, was im Einzelfall zu tun ist, denn dann wären Überraschungen nicht überraschend. Eine Regel ist aber auch hier fast immer anwendbar:

Im Zweifelsfall lieber umkehren !