

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 135  
Braunschweig, Juli 1995

## Z-Flugplan: welcher Fluglotse ist zuständig?

Im März 1995 kam es zu einem Unfall mit einer Partenavia. Aufgrund eines Navigationsfehlers des Flugzeugführers flog das Flugzeug einen um 180° verkehrten Kurs und kollidierte sieben Minuten nach dem Start mit einem Steilhang. Obwohl das Flugzeug zerstört wurde, erlitten die fünf Insassen glücklicherweise nur leichte bis mittelschwere Verletzungen.

Zwei Minuten nach dem Start nahm der Flugzeugführer Funkkontakt mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auf. Trotzdem waren die Lotsen nicht in der Lage, den Unfall zu verhindern. Bei der Unfalluntersuchung stellte sich heraus, daß die Verbindungsaufnahme nicht mit dem zuständigen Lotsen erfolgte und somit zuviel Zeit vertan wurde.

Der Flugzeugführer hatte die Absicht, nach Instrumentenflugregeln von einem süddeutschen Sonderlandeplatz zu einem norddeutschen Flughafen zu fliegen. Zu diesem Zweck hatte er am Abend zuvor einen VFR/IFR-Flugplan (Z-Flugplan) aufgegeben, der auch in der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle vorlag.

Nach dem Start setzte der Flugzeugführer den Transponder auf 0021 und bat auf der FIS-Frequenz um Erteilung der IFR-Freigabe. Der FIS-Lotse hatte selbst keinen Flugplan vorliegen. Er verwies den Flugzeugführer auf die Frequenz des Sektorlotsen, der seiner Meinung nach, entsprechend der gemeldeten Flugrichtung (IFR von ... nach ...), für diesen Flug zuständig war.

Nach der Kontaktaufnahme auf der zugewiesenen Sektorfrequenz bekam der Flugzeugführer für die Identifizierung einen Individualcode zugewiesen. Gleichzeitig stellte jedoch der Lotse fest, daß sein Kontrollsektor von diesem Flug entsprechend der Meldung des Flugzeugführers, "... inbound ... VOR" nicht durchflogen werden würde. Er verwies den Flugzeugführer auf die Frequenz des zuständigen Kontrollsektors. Eine Radaridentifizierung erfolgte nicht. Auf dem Radarbildschirm war keine Flugspur erkennbar.

Als der Flugzeugführer Funkkontakt mit dem zuständigen Sektorlotsen bekam (3 Minuten und 21 Sekunden nach dem Erstanruf auf der FIS-Frequenz) und dieser den Flug auf seinem Radarbildschirm ebenfalls nicht identifizieren konnte, erteilte er einen weiteren Individualcode, der wiederum ordnungsgemäß vom Flugzeugführer geschaltet wurde. Auch danach wurde der Flug auf dem Bildschirm nicht dargestellt. Nach einer weiteren Minute erfolgte eine Positionsanfrage in bezug auf die VOR, die der Flugzeugführer inbound gemeldet hatte. Der Flugzeugführer antwortete nicht mehr. Das Flugzeug war offenbar schon mit der Steilwand kollidiert.

Insgesamt vergingen 3 Minuten und 21 Sekunden ehe es zur Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Radarlotsen kam. Weitere Zeit wurde vertan, um das Flugzeug durch Radar zu identifizieren, da eine der Voraussetzungen für das Erteilen einer IFR-Freigabe die Kenntnis der Position des Flugzeuges ist.

Deshalb empfiehlt die Flugunfalluntersuchungsstelle für Flüge nach Z-Flugplan:

- **Rufen Sie den Wachleiter der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, entsprechend *AIP 1, RAC 1-2-23, Kapitel 7 (Verfahren bei Flugregelwechsel im kontrollierten Luftraum), Punkt 7.3, Absatz 5*, an. Teilen Sie ihm mit, daß Sie innerhalb der nächsten 20 Minuten starten werden (möglichst auf  $\pm 2$  Minuten genau) und lassen Sie sich eine Freigabe geben. Allerdings müssen Sie mit einer engen zeitlichen Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe rechnen (CLEARANCE VALID FROM ... UNTIL ...). In der Regel wird Ihnen der Wachleiter weiterhin die Frequenz des zuständigen Kontrollsektors und den zu schaltenden Transpondercode übermitteln. Sollte dies nicht der Fall sein, scheuen Sie sich nicht, danach zu fragen.**
- **Geben Sie beim Erstanruf neben Ihrer Positionsangabe zusätzlich Ihren HEADING an.**

**Zuständige Flugverkehrskontrollstelle: .....**

**Telefon Wachleiter: .....**