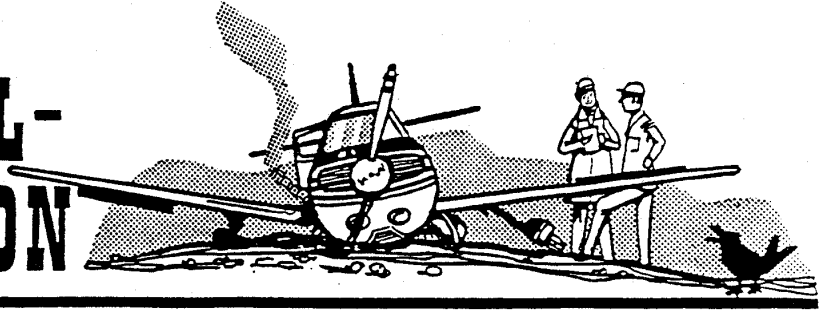


# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 32

Braunschweig, September 1984

## "Vielleicht geht es doch gut" - Einflug in IMC

Geplant war ein VFR-Flug von der Mosel nach Schleswig-Holstein. Der Pilot holte eine fernmündliche Wetterberatung ein. Die Wetterverhältnisse entlang der Flugstrecke wurden als schwierig bis kritisch bezeichnet, im Bergland zum Teil als geschlossen. Für einen Sichtflug zumindest kein schönes Wetter. Und trotzdem, der Pilot trat den Flug an mit zwei Passagieren an Bord. Einem Start stand nichts entgegen, denn die Sichtflugmindestbedingungen am Startort waren erfüllt. Die Flugleitung jedoch war besorgt und bat, auf der Frequenz zu bleiben bis ein Weiterflug sichergestellt sei. Etwa 10 Minuten nach dem Start meldete sich der Flugzeugführer, er fliege in 3 500 ft über Grund und habe Bodensicht. Kurz darauf, er habe 4 500 ft erreicht, noch Bodensicht, aber keinen Horizont mehr. Kurze Zeit darauf ereignete sich der Unfall, bei dem alle drei Insassen getötet wurden.

Zeugen berichteten, das Flugzeug wäre mit aufheulendem Motor aus den Wolken gefallen, die den Himmel in ca. 3 000 ft vollständig bedeckten. Der rechte Tragflügel war abgerissen, während der unkontrollierten Bewegung des beschädigten Flugzeuges riß auch die linke Tragfläche ab.

Wie der 10-minütige Flug an Bord ausgesehen haben mag, läßt sich nur vermuten: Der Start in VMC verleitet zur Annahme, daß alles vielleicht gar nicht so schlecht sei, man könne ja noch umkehren. Der Dunst nahm zu, wegen des Berglandes wurde auf ausreichende Flughöhe geachtet, Bodensicht war ja noch vorhanden. Die ersten Alarmzeichen der Sichtverschlechterung - schwindender Horizont - wurden nicht beachtet, der Boden war ja immer noch zu sehen. Aber die Sicht zum Boden senkrecht nach unten als einziger Fluglagebezug ist denkbar schlecht geeignet. Doch plötzlich war auch Referenz verschwunden.

Obwohl das Flugzeug fast IFR-mäßig ausgerüstet war, gelang es dem Piloten nicht, es nach den Instrumenten unter Kontrolle zu halten. Vermutlich führten heftige Steuerbewegungen bei hoher Geschwindigkeit im unkontrollierten Sinkflug zu einer Überlastung der Struktur.

Schlechtwetterunfälle wiederholen sich mit großer Regelmäßigkeit. Es kann gar nicht eindringlich genug gewarnt werden, Wettererscheinungen und Wettervorhersagen ernst zunehmen. Auch wenn früher eine Vorhersage einmal nicht so ganz war, wie die angetroffene Situation, sollte das nicht dazu verleiten, das Einholen der Wetterinformation nur als Pflichtübung zu betrachten!

- **Wetterinformation nicht nur wegen gesetzlicher Vorschriften einholen, sondern primär aus eigenem Interesse!**
- **Bei Wetterverschlechterung rechtzeitig umkehren. Hoffnung auf Besserung ist oft trügerisch.**
- **Wenn schon unter kritischen, aber noch zulässigen Sichtflugbedingungen geflogen werden soll, ist ein künstlicher Horizont an Bord und die Fähigkeit des Piloten, danach fliegen zu können, eine große Hilfe.**
- **Der künstliche Horizont darf Sie aber nie zum Einflug in ein Schlechtwettergebiet verleiten.**