

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 8
Braunschweig, August 1982

Notpeilsender zur Erhöhung der Überlebenswahrscheinlichkeit bei Flugunfällen

An einem Winterabend gegen 1915 Uhr meldete sich der Pilot eines einmotorigen Flugzeuges bei der Luftaufsicht zum Start für einen lokalen Rundflug nach Sicht. Die Instrumentierung für Nachtflug war vorhanden, der Wind war schwach, die Sicht am Flugplatz mit ca. 5 km befriedigend. An Bord waren 4 Personen. Der Pilot hatte die CVFR- und Nachtflugberechtigung.

15 Minuten nach dem Start trat eine Wetterverschlechterung ein, welche die Luftaufsicht veranlaßte, das Flugzeug über Funk zu rufen. Bodennebelschwaden bildeten sich über dem an den Flugplatz angrenzenden Waldgebiet. Trotz mehrmaliger Anrufe auf der Funkfrequenz kam von dem Flugzeug keine Antwort. Da auch angenommen werden konnte, daß der Pilot - bei Stadtrundflügen zwar unüblich - auf eine Frequenz geschaltet hatte, wurde die Flugsicherung verständigt und um Kontaktaufnahme gebeten. Kein Erfolg. Üblicherweise dauern solche Stadtrundflüge etwa 20 bis 40 Minuten. Als sich das Flugzeug nach dieser Zeit noch nicht meldete, wurde der Such- und Rettungsdienst (SAR) verständigt.

Parallel zu den Bemühungen, das Flugzeug über Funk zu erreichen, wurde jetzt eine Suchmeldung über Rundfunk abgegeben. Gegen 22 Uhr meldete sich ein Waldarbeiter auf die Suchmeldung hin und teilte mit, er habe im Wald nahe beim Flugplatz ein Krachen gehört. Damit setzte eine fieberhafte Suche in einem zwar begrenzten Gebiet ein, die aber durch Dunkelheit, Nebel und Dickicht wesentlich erschwert wurde.

Gegen 00.15 Uhr trat Gewißheit ein. Das Wrack wurde gefunden; zwei Insassen waren tot, zwei konnten verletzt geborgen werden. Schwerverletzt hatten sie etwa 5 Stunden bei -10°C an der Absturzstelle gelegen. Und das nicht einmal einen Kilometer von der Flugplatzgrenze entfernt.

Was war geschehen? Bereits nach dem Start geriet das Flugzeug in die Nebelschwaden. Der Pilot entschloß sich nun - unter Instrumentenflugbedingungen - den Flug abubrechen und sofort entgegen der Startrichtung zu landen. Er führte eine Umkehrkurve durch und gab bei etwa 300 Fuß (100 m) Flughöhe über Grund, vermutlich in bereits aufkommender Panik, wertvolle Höhe für einen Sinkflug auf, um Sichtkontakt mit dem Boden zu bekommen. Dabei geriet das Flugzeug kontrolliert in die Bäume des Waldes und wurde zerstört.

Nebelschwaden erreichen erfahrungsgemäß nur eine geringe Höhe über dem Boden. Die Reaktion des Flugzeugführers war insofern nicht richtig, da die Suche nach Bodensicht ihn noch tiefer in den Nebel brachte. Vom anfänglichen Start her hätte er eigentlich noch wissen müssen, daß überwiegend Sichtflugbedingungen herrschten; also konnte der Nebel nur lokal auftreten. Halten der Höhe und Weiterfliegen - Hindernisse und Hügel gab es in weitem Umkreis nicht - oder, noch besser, Steigen hätten ihn schnell aus dem Nebelgebiet herausgebracht.

Warum wurde das Flugzeug erst 5 Stunden später gefunden? Das kann niemandem zum Vorwurf gemacht werden. Alle Beteiligten haben die gegebenen Möglichkeiten ausgeschöpft. Der Pilot hätte ja auch sein geplantes Vorhaben spontan ändern und inzwischen auf einem anderen Flugplatz gelandet sein können, denn eine Verpflichtung, die Flugvorhaben der Luftaufsicht bekannt zu geben bzw. sich abzumelden, besteht bei Sichtflügen nicht.

Zwei Schlußfolgerungen ergeben sich aus diesem Unfall. Zum einen: Seit langem gibt es für Flugzeuge Notpeilsender (Emergency Location Transmitter - ELT), die von Hand aktiviert oder durch einen mechanischen Schock (Aufschlag) ausgelöst werden. Diese Geräte sind nicht schwer und in der Anschaffung auch nicht teuer. Bei Aktivierung geben sie auf den Frequenzen 121,5 und 243 MHz peilbare Funksignale ab. Die Frequenzen werden ständig überwacht. Damit hätte der Unfall und der Unfallort unmittelbar nach dem Ereignis festgestellt werden können und nicht erst durch Zufall 5 Stunden später. Die Notpeilsender haben sich bewährt, besonders bei Unfällen im Gebirge. Vielen Menschen konnte dadurch schnelle Hilfe gewährt werden.

Die andere Schlußfolgerung: Man sollte immer jemanden am Boden (z.B. die Luftaufsicht) über seine Vorhaben verständigen und auch über auftretende Schwierigkeiten. Das ist keine Gängelei und sollte auch nicht als Ängstlichkeit ausgelegt werden, sondern ist nur als eine der Möglichkeiten anzusehen, die Folgen eines Ernstfalles in Grenzen zu halten.

Von 1973 bis 1980 ereigneten sich 7 Unfälle deutscher Luftfahrzeuge, bei denen die Flugzeuge zunächst gesucht werden mußten. 58 % dieser Suchfälle traten in der Bundesrepublik Deutschland auf. Trotz unserer dichten Besiedlung wurden zwei Drittel der Flugzeuge erst nach einem Tag gefunden. 15 % wurden länger vermißt, ein Unfallflugzeug sogar mehrere Monate. Nur etwa 20 % wurden noch am gleichen Tag gefunden. Bei Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im Ausland, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, waren die Zeiträume größer. 50 % dieser überfälligen Flugzeuge wurden erst nach 2 oder mehr Tagen gefunden.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen wird das Mitführen von Notpeilsendern dringend empfohlen. In einigen Staaten bestehen bereits Vorschriften für deren Mitführung, teilweise auch für ausländische Luftfahrzeuge. Nähere Informationen darüber sind den nationalen Luftfahrthandbüchern (AIP) zu entnehmen.