

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 86
Braunschweig, April 1990

Sicherheit mit Autopiloten - nur bei richtiger Bedienung - !

Eine große Zahl von Flugzeugen ist heutzutage mit Autopiloten ausgerüstet. So auch jenes schnelle einmotorige Reiseflugzeug, das den Luftfahrzeugführer über eine Strecke von 1 000 km durch Deutschland bringen sollte. Der Flugzeugführer, ein erfahrener VFR-Pilot, hatte einen Geschäftstermin wahrzunehmen und wollte aus Zeitgründen die Reise per Flugzeug absolvieren. Die Wetteraussichten waren gemischt, was ihn jedoch nicht weiter störte, denn das Flugzeug war ja mit einem Dreiachsautopiloten ausgerüstet, der das Flugzeug durch die schlechten Streckenabschnitte unter IMC bringen würde.

Der erste Teil des Fluges verlief problemlos und als sich das Flugzeug schlechtem Wetter näherte, wurde der Autopilot eingeschaltet. Das Flugzeug hielt daraufhin sauber Kurs und Höhe, während der Flugzeugführer wartete, daß er wieder nach Sicht fliegen konnte. Einige Zeit später, noch in IMC, begann das Flugzeug verschiedene Kurvenlagen einzunehmen. Eine dieser Lagen führte zur Steilspirale, die mit der Zerlegung des Flugzeuges in der Luft endete. Für den Piloten gab es keine Rettung mehr.

Hatte der Autopilot versagt? Des öfteren hört man ja Piloten schimpfen: « der Kasten spinnt heute mal wieder. »

Im Gegenteil! Der Luftfahrzeugführer hatte dem Autopiloten eine Aufgabe gestellt, die er exakt ausführen konnte -bis auf einen winzigen Teil der Flugstrecke.

Der Autopilot war auf NAV-Mode geschaltet und steuerte das Flugzeug exakt auf das entsprechende Funkfeuer zu. Als das Flugzeug in der Nähe des Funkfeuers in den "Schweige- und Irritationskegel" flog, erhielt der Autopilot so viele unterschiedliche und widersprüchliche Signale, daß das Flugzeug verschiedenste Kurvenlagen durchflog. Entweder schaltete der Flugzeugführer daraufhin den Autopiloten aus, da er durch die verschiedenen Fluglagen irritiert war und versuchte von Hand weiterzufliegen, was bekanntlich einem Piloten ohne entsprechende Ausbildung und Übung unmöglich ist oder der Autopilot schaltete sich selbst aus, weil die Rollrate des Flugzeuges zu groß war. Das Flugzeug ging auf jeden Fall in eine Steilspirale mit entsprechenden Auswirkungen über.

Somit liegen die Gründe für den Unfall neben dem unerlaubten Einflug in IMC in der Tatsache, daß der Flugzeugführer die Leistungsfähigkeit des Autopiloten nicht kannte.

Autopiloten können in den verschiedensten Modi geflogen werden. Für alle diese Modi gibt es bestimmte Betriebsgrenzen. So ist z.B. für den Autopiloten King KFC 150 im Handbuch ein besonderer Hinweis gegeben, daß bei Annäherung an die VOR-Station von NAV-Mode auf Heading-Mode umgeschaltet werden soll. Jeder Autopilot hat **andere** Systemmöglichkeiten. Es gibt große Autopiloten, die in entsprechenden Situationen selbsttätig umschalten, andere zeigen Warnflaggen, die beachtet werden wollen. In allen Fällen haben sie eines gemeinsam: ein Handbuch, in dem man sich darüber informieren kann.

Da es eine Vielzahl von Autopiloten mit unterschiedlichsten Leistungsmerkmalen (Komfort) gibt, empfiehlt die FUS:

- **Informieren Sie sich über den entsprechenden Autopiloten im Handbuch.**
- **Lassen Sie sich einweisen.**
- **Denken Sie daran: fast gleiches Design verbirgt nicht immer dasselbe.**
- **Planen Sie auf keinen Fall den Autopiloten als Sicherheit für Wetterlagen ein, die Sie nichtselbst manuell meistern können.**