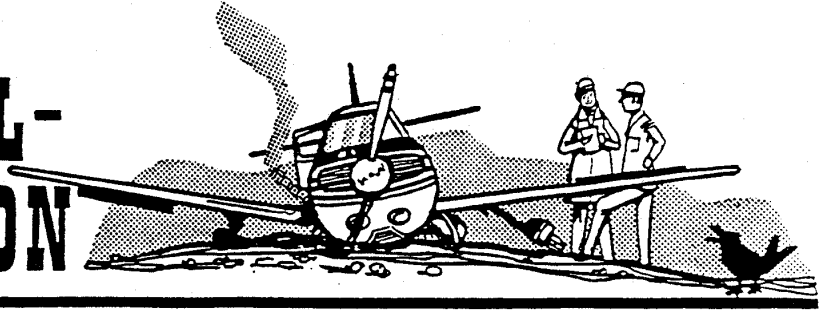


# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 118

Braunschweig, Februar 1994

## Vorhandene Hilfen nutzen

Ein von der Flugstundenzahl her erfahrener Pilot erhielt den Auftrag, einen Passagier zu einem ca. 300 km entfernten Flugplatz zu bringen. Obwohl die Wettervorhersage nicht gerade gut war, entschloß er sich, den Flug durchzuführen und begann mit der Flugplanung. Als der Passagier eintraf, hatte der Pilot alle Vorbereitungen abgeschlossen. Nach dem Start zu dem VFR-Flug verlief der erste Teil der Strecke planmäßig. Dann jedoch stellte sich das Wetter etwas schlechter als vorhergesagt (oder erwartet) heraus. Tiefhängende Wolken mit Schauern und schlechten Sichten versperren den Weg. Der Pilot begann, den Schauern auszuweichen. Immer wieder mußte er seinen Kurs ändern. Nach einiger Zeit hatte er dann aufgrund der niedrigen Flughöhe und der eintönigen, ebenen Landschaft unter sich, die Orientierung verloren. Er entschloß sich dazu, wieder Kurs aufzunehmen, in der Hoffnung, eine Auffanglinie zu finden und keine Luftraumverletzung zu begehen. Nördlich und südlich seines Kurses lagen Kontrollzonen und C-Lufträume. Als der Pilot sich wieder orientieren konnte, tauchte ein neues Problem auf. Durch den Zeitverlust beim Umfliegen der Schauer sowie bei der Suche nach einem neuen Ablaufpunkt hatte sich der Kraftstoffvorrat stark verringert. Unter diesen Umständen entschloß sich der Pilot, den nächsten auf Kurs liegenden Flugplatz anzufliegen. Nach einigem Suchen fand er auch den Platz und überflog ihn. Als er in den Gegenanflug eindrehte, verlor er ihn jedoch aus den Augen und wertvolle Zeit verrann, bis er ihn wiedergefunden hatte. Fast schon froh, gleich landen zu können, ereilte ihn bei der Kurve zum Queranflug der Kraftstoffmangel. Das Triebwerk setzte aus, die Höhe reichte nicht mehr aus, um zum Platz zu kommen und bei der Landung auf einer Wiese wurde das Flugzeug durch Hindernisse beschädigt. Verletzt wurden die Insassen glücklicherweise nicht.

Unversehrt wäre vielleicht auch das Flugzeug geblieben, wenn sich der Pilot einige QDMs hätte geben lassen oder, anstatt zu hoffen, die nahe gelegenen Kontrollzonen nicht zu verletzen, die dortige Flugsicherung um Radarvektoren zu einem nahe gelegenen Platz gebeten hätte.

Ein Orientierungsverlust kann jeden Piloten einmal ereilen, und es ist keine Schande, die vorhandenen technischen Möglichkeiten in Anspruch zu nehmen (wofür wurden sie denn sonst entwickelt?).

Um ähnliche Unfälle dieser Art zu vermeiden, empfiehlt die FUS:

- **nehmen Sie Kontakt mit Landeplätzen auf und lassen Sie sich QDMs geben, um Ihren Standort zu bestimmen bzw. um die entsprechenden Plätze anzufliegen, und zwar nicht nur nach Orientierungsverlust, sondern ab und an auch zur Übung.**
- **sollten Sie größere Probleme mit der Orientierung haben, bitten Sie die nächste Flugsicherungsstelle um Unterstützung und Führung zu einem Flugplatz oder markanten Ort, was Ihnen in freundlicher und ruhiger Weise gewährt werden wird.**