

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 18
Braunschweig, August 1983

Zusammenstöße bei Sichtflügen

In einem Chanson wird die Grenzenlosigkeit über den Wolken besungen, und viele Schriftsteller beschreiben die Einsamkeit der Piloten im Flug. Daß trotz dieser scheinbaren Leere Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen passieren, erscheint eigentlich unwahrscheinlich. Und doch finden sie statt, zwar nicht häufig, aber ihre Folgen sind weitgehend tödlich. Seit 1973 gab es 19 Zusammenstöße deutscher Luftfahrzeuge, von den 11 tödlich verließen. Das ist eine Todesrate von 54 %, die durchschnittliche Todesrate bei allen Flugunfällen liegt dagegen nur bei ca. 10 %.

Folgender Fall ereignete sich vor kurzem in Süddeutschland: In einem viersitzigen Hochdecker unternimmt der Pilot allein einen Übungsflug, bei dem er auch steile Umkehrkurven ausführt (Hochziehen und Abkippen). Die Sicht war gut, die Manöverhöhe schwankte um ca. 1 500 ft. Die Übungen wurden in hinreichender Entfernung zum Startflugplatz geflogen. Diesem Flugplatz näherte sich ein Tiefdecker, etwa 300 ft unterhalb der maximal geflogenen Höhe des Hochdeckers. Nach dem 3. Abschwung wurde der Hochdecker wieder hochgezogen und stieß von unten gegen das andere Flugzeug. Beide stürzten nahezu senkrecht in ein Waldstück. Die Piloten und auch der Passagier fanden den Tod.

Bei der Annäherung aneinander befanden sich beide Flugzeuge in ungünstiger Sichtposition - der Hochdecker mit begrenzter Sicht nach oben, der Tiefdecker mit großen toten Winkeln nach unten. Nicht immer sind bei Zusammenstößen die Sichtverhältnisse so ungünstig, noch im letzten Jahr stießen zwei Flugzeuge nahezu frontal zusammen.

"Sehen und gesehen werden" ist das oberste Gebot beim Sichtflug. Das gilt besonders für Gebiete, in denen sich der Flugverkehr häuft, also bei Flughäfen, Funkfeuern und besonders auch bei Sehenswürdigkeiten, bei denen häufig die Aufmerksamkeit in der Luftraumbeobachtung abgelenkt ist. Ein anscheinend leerer Luftraum sollte nicht zur Sorglosigkeit verleiten.

Die obige Regel sollte ergänzt werden durch "Hören und gehört werden". Die Verfolgung des Funkverkehrs besonders in Platznähe gibt dem Piloten zusätzliche Information. Hätte die anfliegende Maschine sich über Funk beim Flugplatz mit Standortangabe gemeldet, wäre vielleicht der andere Pilot aufmerksam geworden und hätte seine Übung unterbrochen. Weiterhin kann man sich bemerkbar machen, z.B. durch Einschalten des Landescheinwerfers in Platznähe und auch durch Veranlassen der Passagiere, bei der Luftraumbeobachtung mitzuhelfen.

Die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt hat wissenschaftliche Untersuchungen über das Thema "Verhütung von kritischen Annäherungen und Zusammenstößen" angestellt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse wurde in der Flugsicherheitsmitteilung FSM 7/76 geschildert. Lesen Sie diese doch wieder einmal durch oder, falls nicht vorhanden, fordern Sie sie beim Wirtschaftsdienst des DAeC an. Für Schulungsabende empfiehlt sich der in der FSM 1/81 angekündigte Film "Sehen und gesehen werden", der beim Luftfahrt-Bundesamt, Abt. III, ausgeliehen werden kann.