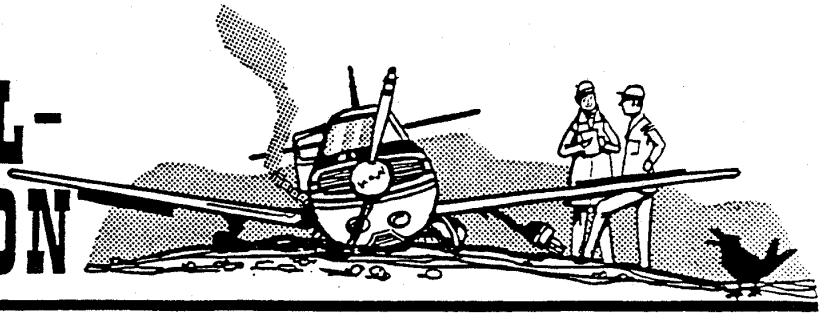


# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 23

Braunschweig, Januar 1984

## **Kombinierte VFR/IFR-Flüge**

Die Wetterminima für Sichtflüge setzen dem VFR-Piloten enge Grenzen. Es ist daher begrüßenswert, wenn Piloten sich einer Instrumentenflugausbildung unterziehen, um auch bei schlechtem Wetter sicher fliegen zu können. Zwar kann man dann auch nicht bei jedem Wetter fliegen - hier setzt z.B. die mögliche Vereisung eine Grenze - jedoch erhöht sich die Zahl der fliegbaren Tage beträchtlich.

Trotz Instrumentenflugberechtigung und IFR-ausgerüsteter Flugzeuge besteht immer noch eine bedeutende Einschränkung: Echter IFR-Flug, also vom Start bis zur Landung, kann nur von und zu den wenigen Flugplätzen gehen, die für IFR-Starts und -Landungen ausgerüstet sind, das sind im wesentlichen die großen Flughäfen. Starts und Landungen auf Flugplätzen ohne Flugsicherungskontrolle können nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Das Luftverkehrsgesetz ermöglicht zwar kombinierte VFR/IFR-Flüge, jedoch müssen dann in dem betreffenden Sichtflugteil auch Sichtwetterbedingungen herrschen. Sind die VFR-Minima unterschritten, ist der Start oder die Landung illegal, auch wenn z.B. nur 5 Minuten nach dem Start in den IFR-Flug übergegangen wird!

Wie Beobachtungen der Praxis zeigen, werden die Sichtflugmindestbedingungen bei Starts und Landungen bei derartigen kombinierten Flügen häufig nicht eingehalten. Vielfach geht es gut, nach dem Motto "bei diesem Wetter fliegt ja sowieso kein anderer". Der Luftaufsichtsstelle sind vielfach die Hände gebunden, da die exakte Feststellung von Wetterminima nur mit Hilfe komplizierter Geräte möglich ist, die für Flugplätze kostenmäßig gar nicht zu beschaffen sind. Manche Piloten rollen gegen die Bedenken der Luftaufsicht dann zur Startbahn, um zu sehen, wie es da aussieht. In Wirklichkeit ist das nur eine Ausrede, um dann doch zu starten, man ist ja gleich "IFR".

Im Herbst vergangenen Jahres startete ein einmotoriges IFR-ausgerüstetes Flugzeug von einem Flugplatz in einem Flußtal. Der Pilot hatte die Instrumentenflugberechtigung. Für den Flug war ein sogenannter VFR/IFR-Flugplan abgegeben worden, der Start mußte nach Sichtflugregeln durchgeführt werden. Das Wetter war nicht gut, 2 500 m Sicht mit Dunst, Wolkenuntergrenze in 300 ft über Grund, die Obergrenze bei ca. 6 000 ft. Die dem Tal angrenzenden Berge reichen knapp 500 ft über die Talsohle, waren also in den Wolken. Der Pilot ging nach dem Start sofort in den Steigflug, nicht im Flußtal, sondern leicht gegen den Hang. Das Flugzeug stieg nur mäßig, denn es war voll beladen. 60 ft unterhalb einer Bergkuppe streiften die Tragflächen Bäume; noch in der Luft lösten sich erste Teile. Das Flugzeug schlug steil auf, alle 4 Insassen wurden sofort getötet.

Das tödliche Risiko von Unfällen bei kombinierten VFR/IFR-Flügen ist hoch. Besonders in der Geschäftsfliegerei werden häufig die geltenden Regeln übertreten, um für Flüge von oder zu Plätzen ohne Flugsicherungskontrolle Umwege oder Terminverzögerungen zu vermeiden. Nicht selten sitzt der Pilot unter Druck zwischen Auftraggeber und Legalität. Die Verantwortung für den gesamten Flugablauf bleibt immer beim verantwortlichen Flugzeugführer.

Achten Sie darauf, daß im Sichtflugteil wirklich Sichtflugbedingungen gegeben sind. Ein Umweg oder Terminverzug ist eher zu ertragen, als die Einbahnstraße in den Tod.