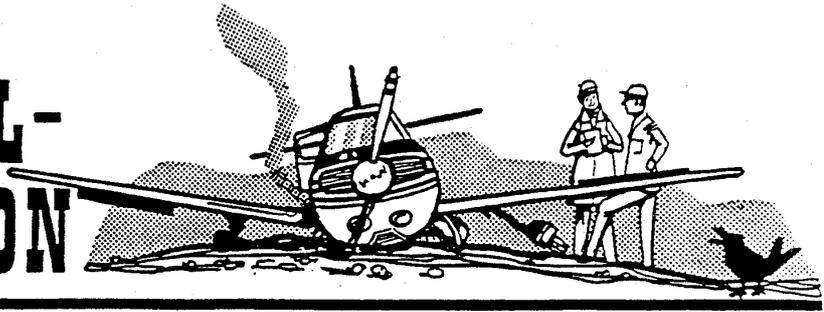


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 3

Braunschweig, Januar 1982

Termindruck bei Geschäftsflügen

Geschäftsflüge werden nicht selten so geplant, daß der Zielort zu einem festgesetzten Termin erreicht werden soll. Hierbei ist die Gefahr besonders groß, daß die Flugdurchführung auch unter schlechten Wetterbedingungen sozusagen erzwungen werden soll.

Folgender typischer Unfall ereignete sich vor kurzem:

Der Termin lag fest, eine Besprechung mit Geschäftspartnern auf der Hannover-Messe war für das kleine Unternehmen von großer Bedeutung. Da der Geschäftsführer den Privatpilotschein besaß, lag es nahe, die Reise mit dem Flugzeug zu machen. Leider kann Hannover zur Messezeit von kleinen Flugzeugen nicht angeflogen werden, so daß Hildesheim als Zielflugplatz gewählt wurde. Das zur Verfügung stehende einmotorige Flugzeug unter 2 000 kg war fast IFR-mäßig ausgerüstet, der Flugzeugführer besaß keine IFR-Berechtigung. Der Flug mußte demnach nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

Am Tag vor der geplanten Reise wurde in Saarbrücken eine Wettervorhersage eingeholt. Sie ergab, daß das Zielgebiet in einer Schlechtwetterzone liegen und VFR-Flüge nicht durchführbar sein würden.

Als Alternative wurde offensichtlich nicht eine Fahrt mit dem Auto oder der Bundesbahn in Betracht gezogen; vermutlich wegen der langen Reisezeiten. Eine kurzfristige Buchung bei der Deutschen Lufthansa ist bei der Belastung während der Messezeit auch nicht immer möglich.

Am Morgen des Abfluges ergab sich keine Änderung gegenüber der Wettervorhersage: Fast überall Regen und Nebel; Bewölkung ca. 2/8 in etwa 500 Fuß, nahezu 8/8 in etwa 2 500 Fuß. Der Flugzeugführer wollte den Flug trotzdem versuchen. Ob er wirklich bereit war, ggf. den Flug abzubrechen und umzukehren, ist zu bezweifeln.

Beim Start herrschten Sichtflugbedingungen. Der Flugzeugführer durchstieß eine 5/8 Wolkenschicht in 2 500 Fuß und flog über dieser Wolkenschicht von Funkfeuer zu Funkfeuer. Die 0°-Grenze lag bei 6 500 Fuß, darüber eine geschlossene Wolkendecke. Die Sicht zwischen den beiden Wolkenschichten war gut, nach unten mäßig bis schlecht. Am Harzrand herrscht Staubewölkung.

Der Abstieg nach Hildesheim mußte durch diese Staubewölkung erfolgen. Hildesheim hat keine Funknavigations-Landehilfen. Sichtkontakt zum Boden bestand nicht mehr. Einzige funknavigatorische Hilfsmittel waren die VOR's Leine und Rodenberg. Mit diesen beiden VOR's wurde vom Flugzeugführer eine Standortbestimmung durchgeführt. Nun entschloß er sich "radial 153° inbound Leine" anzuschneiden und steuerte sein Flugzeug in östlicher Richtung. In der Annahme, die Entfernung zum Leine-VOR würde nur 10 NM betragen, wurde der Sinkflug eingeleitet. Die tatsächliche Entfernung betrug aber ca. 26 NM.

Fehlerhafte Standortbestimmung ohne Entfernungsmeßgerät in Verbindung mit der durch nicht vorhandene Instrumentenflugberechtigung fehlenden Praxis führten zu diesen Orientierungsproblemen.

Hildesheim liegt 20 NM nordwestlich des Harzes. Der Flugzeugführer führte den Sinkflug ohne Sichtkontakt zum Boden durch die geschlossene Wolkendecke genau auf Hildesheim zu, jedoch 16 NM nach Südosten versetzt. Wegen der Wolken nicht sichtbar, waren die Berge des Harzes hier bis zu 1 800 Fuß hoch. In 1700 Fuß bei einer Bodensicht von knapp 100 m raste das Flugzeug in einen Berg. Der Flugzeugführer und sein mitfliegender Kollege fanden den Tod.

(bitte wenden)

Das Problem des Termindrucks ist keineswegs auf den Geschäftsflugverkehr begrenzt, jedoch ist bei den anderen Betriebsarten des nichtgewerblichen Verkehrs ein hinreichender Nachweis nur selten möglich. Zusätzlich zum Termindruck gibt es noch weitere Sachzwänge, die sich noch mehr einer Unfallursachenermittlung entziehen (wie z.B. das Flugzeug muß zurückgebracht werden, weil es gebraucht wird; eine an sich erforderliche Übernachtung wird abgelehnt; Blamage im Verein usw.).

Seit 1973 ereigneten sich 23 Unfälle im Geschäftsflugverkehr, bei denen aufgrund der ermittelten Umstände und Hintergründe unterstellt werden kann, daß ein Termindruck von Einfluß war. 12 dieser Unfälle verliefen tödlich, wobei 24 Personen tödlich und 22 Personen überwiegend schwer verletzt wurden. 16 Flugzeuge wurden zerstört und 7 schwer beschädigt. In einigen Fällen verloren Betriebe dabei ihre gesamte Geschäftsleitung.

Empfehlungen

Die Planung von Terminen sollte im Falle von Geschäftsflugreisen bei den in Mitteleuropa häufig vorherrschenden Wetterlagen flexibel gehalten werden. Der Flug zum Zielflugplatz darf nicht erzwungen werden. Die Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) setzen hier klare Grenzen.

Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flüge) bieten zwar in der Regel durch die Möglichkeit, ausgedehnte Schlechtwettergebiete zu durchfliegen oder zu überfliegen, eine sehr viel größere Gewähr, den Zielflugplatz zu erreichen. Auch sie sind jedoch nicht frei von Einschränkungen, wie z.B. durch Vereisung und durch die Landeminima am Zielflugplatz.

In Zweifelsfällen sollten Termine besser verschoben bzw. bodengebundene Verkehrsmittel benutzt werden.