

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 40  
Braunschweig, Mai 1985

## Flugunfälle bei IFR/VFR-Mischbetrieb

Schon mehrfach haben wir an dieser Stelle VFR-Flugunfälle durch Start oder Einflug in schlechtes Wetter beschrieben. Insbesondere wurden auch Flugunfälle geschildert, die sich bei kombiniertem IFR/VFR-Betrieb ereigneten. Obwohl wir nicht immer das gleiche Thema wiederholen möchten, geben uns mehrere derartige Schlechtwetter-Unfälle in der letzten Zeit, einer erst vor einigen Tagen, Anlaß, erneut auf die Problematik und Risiken von kombinierten IFR/VFR-Flügen hinzuweisen. Folgende dieser Unfälle ereigneten sich:

- \* Kombiniertes IFR/VFR-Flug. Start in Bonn-Hangelar noch in VMC. Bei VFR-Steigflug in Richtung Cola VOR Einflug in schlechtes Wetter. Ab Cola VOR sollte IFR geflogen werden. Vor Erreichen des Funkfeuers Aufprall am Hang des Ölberges. 4 Tote.
- \* Kombiniertes IFR/VFR-Flug von Zürich nach Altenrhein. Einflug in schlechtes Wetter. Umkehrkurve zur Ausweichlandung in Friedrichshafen in niedriger Höhe. Wasserberührung über dem Bodensee. Flugzeug gesunken. 2 Personen unverletzt gerettet.
- \* Kombiniertes IFR/VFR-Flug von Bremen nach Baden-Baden. Ab Karlsruhe VFR-Anflug bei Nacht und schlechter Sicht. Aufschlag am Eichelberg. 1 Toter.
- \* Kombiniertes IFR/VFR-Flug von Wien nach Haßfurt. 20 nm vor Haßfurt wurde der IFR-Flug beendet. Im VFR-Anflug bei schlechtem Wetter in einen Berghang geflogen. 2 Tote.
- \* Kombiniertes IFR/VFR-Flug. Start mit Steigflug auf Tango VOR. In schlechtem Wetter noch im VFR-Teil Kollision mit dem Hohenstaufenberg. 4 Tote, 1 Überlebender lebensgefährlich verletzt.

Eine traurige Bilanz. Obwohl grundsätzlich nichts gegen kombinierte IFR/VFR-Flüge einzuwenden ist, darf doch nicht übersehen werden, daß der VFR-Teil **wirklich nur unter Sichtflugbedingungen** stattfinden darf!

Steht der Pilot unter Termindruck? Oder wirft ihm sein Chef vor, er würde schließlich fürs Fliegen bezahlt und nicht fürs Warten am Boden? Oder ist es Leichtfertigkeit, weil ähnliche Flüge schon -zig Mal gutgegangen sind?

Kann eine Luftaufsicht oder Flugleitung Starts bei schlechtem Wetter ruhigen Gewissens zulassen, wohlwissend, daß zwar rechtlich die Entscheidung beim Piloten liegt, er aber mit dem Leben spielt? Und mit dem seiner Passagiere?

Kann die Flugsicherung, zwar rechtlich korrekt, den Piloten aus einem IFR-Flugplan entlassen zu einer VFR-Landung, wenn vielleicht bekannt ist, daß in dem Landegebiet schlechte Wetterbedingungen herrschen?

Fragen, die bei derartigen Unfällen immer wieder auftauchen. Es ist gut, daß die Abwicklung der Fliegerei bei uns relativ liberal abläuft, aber gibt es nicht auch Grenzen, wo einmal "Nein" gesagt werden muß, besonders wenn noch Passagiere, die dem Piloten blind vertrauen, beteiligt sind?

Für VFR gilt immer noch VMC, auch wenn das Cockpit gespickt ist mit Elektronik und der Pilot nur noch in Radials denkt!