



DFS Deutsche Flugsicherung

VFR Pilot Info 2/2023

Unfälle von VFR-Flügen aufgrund von Einflug in Instrumentenflugwetterbedingungen

Jedes Jahr muss die DFS zusammen mit der BFU mehrere Flugunfälle untersuchen, die dadurch verursacht wurden, dass Piloten von VFR-Flügen in Instrumentenflugwetterbedingungen einflogen. Über die Beweggründe dieses Verhaltens lässt sich nur spekulieren. Eins ist sicher und das weiß auch jeder Pilot: Ohne IFR-Ausbildung und IFR-Ausrüstung bedeutet jeder Einflug in Wolken oder in Instrumentenflugwetterbedingungen ein riskantes Unterfangen, welches leider allzu oft tödlich endet.

1. Der Fluginformationsdienst FIS

Immer wieder mussten wir bei der Untersuchung von VFR-Flugunfällen feststellen, dass die Piloten mit FIS in Funkkontakt standen, ihre oft kritische Situation aber für sich behielten und nicht um Hilfe baten.

Bei der Untersuchung mehrerer VFR-Flugunfälle bei schlechter Sicht lässt sich in auffälliger Weise oft dasselbe Schema erkennen: Entweder begannen die Luftfahrzeuge aus dem Streckenflug heraus zu kreisen und stürzten nach einem oder zwei Vollkreisen ab oder die Flughöhe der Luftfahrzeuge sank kontinuierlich mit der Wolkenuntergrenze, bis zu dem Zeitpunkt, als die Wolken auf ansteigendes Terrain trafen und auflagen.

Erstaunlicherweise kommt der Funkkontakt mit FIS zustande, solange der Flug unter voller Kontrolle des Piloten ist, sobald aber in schlechtes Wetter eingeflogen wird, herrscht Funkstille.

Das ist zum einen nachvollziehbar, da der Pilot aufgrund der Gegebenheiten unter höherem Stress steht und sich verstärkt auf die Flugdurchführung konzentrieren muss.

Zum anderen verzichtet der Pilot auf die Unterstützung von FIS, welche die Chancen aus dem Wetter wieder herauszukommen wesentlich erhöht, da es

eher ungewiss ist, dass das Wetter auf der vorgesehenen Strecke wieder besser wird.

Den FIS-Mitarbeitern der DFS stehen Möglichkeiten der Hilfe zur Verfügung, so können z.B. gezielt Flugplätze in der Nähe nach dem Platzwetter gefragt oder andere Piloten im näheren Umkreis um Wetterreports gebeten werden.

Ebenso kann mittels Kursempfehlungen das Luftfahrzeug zum nächstgelegenen Flugplatz (mit besseren Sichtbedingungen) oder zu einem Verkehrsflughafen geführt werden, wo Landehilfen, wie z.B. Funknavigationsanlagen oder Hochleistungsbeheizung für Anflug und Landebahn zur Verfügung stehen. Eine weitere Möglichkeit kann die Landung auf einem militärischen Flugplatz sein, wo GCA (Ground Controlled Approach) * zur Verfügung steht.

*GCA (Ground Controlled Approach): Gibt es nur an militärischen Flugplätzen. Der Anfluglotse kann aufgrund seines speziellen Radargerätes mit Vertikal- und Horizontalanzeige die Luftfahrzeuge „runtersprechen“.

Hier gilt jedoch die Einschränkung, dass die militärischen Flugplätze meist nur wochentags besetzt sind.

2. „Selbstgebastelte“ GPS-Anflugverfahren

So sehr die modernen Navigationstechniken das Fliegen und die Navigation erleichtern, so gefährlich ist es, sich darauf zu verlassen. GPS kann unzureichende Sichtverhältnisse nicht ausgleichen!

Ein hohes Unfallrisiko liegt darin, dass man - vor allem an seinem Heimatplatz - bei gutem Wetter ein GPS-Anflug mit den entsprechenden Punkten und den dazugehörigen Höhen erfliegt und dieses Verfahren dann auch bei schlechten Wetterverhältnissen anwendet.

Das ist 1. verboten und 2. sehr gefährlich. Uns liegen leider Fälle vor, bei denen selbst erflogene GPS - Anflüge unter Instrumentenwetterbedingungen tödlich endeten.

3. Verfahren bei ATC

- Wenn Sie als VFR-Flug in wetterbedingte oder sonstige Schwierigkeiten kommen, und FIS dies mitteilen, werden Sie mit der größtmöglichen Aufmerksamkeit behandelt und unterstützt.
- Erfahrene Mitarbeiter, oft selbst mit Pilotenlizenz, kümmern sich um Sie.
- Notfallchecklisten für Lotsen und FIS-Spezialisten, in denen auch wetterbedingte Luftnotlagen aufgeführt sind und die auf dem neuesten Stand gehalten werden, liegen an jedem Arbeitsplatz aus.

Tipps von ATC

- Nutzen Sie den Fluginformationsdienst (FIS) und zögern Sie nicht um konkrete Hilfe zu bitten.
- Trotz Funkkontakt mit FIS bleiben Sie für die sichere Flugdurchführung verantwortlich.
- Informieren Sie FIS frühzeitig über schlechter werdendes Flugwetter. Nur dann kann aus sicheren Verhältnissen heraus agiert und im Vorfeld Lösungen gefunden werden (z.B. Umkehr, Ausweichlandung, ggf. Sicherheitslandung, Umfliegen des Schlechtwettergebietes). Letztendlich liegt aber die Entscheidung bei Ihnen, nicht bei FIS. FIS kann Sie nur unterstützen. Und nehmen Sie die Wetterinformationen des Fluginformationsdienstes ernst.
- Bereiten Sie sich rechtzeitig auf die Möglichkeit einer Landung auf einem Ausweichflugplatz vor und entscheiden Sie so frühzeitig, damit Sie diesen noch bei gut fliegbarem Wetter erreichen.
Schauen Sie sich die weitere Wetterentwicklung in Ruhe vom Boden aus an und treffen Sie aus der Sicherheit heraus eine neue Einschätzung der (Wetter-) Lage.
- Landungen außerhalb eines Flugplatzes oder Landungen außerhalb dessen Betriebszeiten im Rahmen einer Sicherheitslandung sind nicht bußgeldbedroht. *

*Bei einer Außenlandung sind u.a. besonders zu beachten:

- Hindernisse oder Bodenunebenheiten, die aus der Luft nur schwer erkennbar sind
- weicher Untergrund, der die Gefahr eines Überschlags erhöht