

Fotos: Böhm, ae-Dokumentation, Karte: NAV Canada



Sicherheit: Unfallanalyse

# Kontrolliert in die Hochspannung

Es sollte nur ein kurzer Hüpf zum Nachbarplatz im Fraser Valley, im Westen Kanadas, werden. Die Kollision des ULs mit einer Stromleitung erfolgte nur wenige Kilometer vor dem Platz. Hatte sich der Pilot bei schlechtem Wetter zu sehr auf sein Glascockpit verlassen?

Die Flugsaison in der westkanadischen Provinz British Columbia war bereits gelaufen. Die Tage waren kurz, das Wetter häufig nicht fliegbar. Schlecht war es auch am 19. November 2013. Der 50-jährige Pilot hatte dennoch einen kurzen Flug von seinem Heimatplatz Abbotsford zum 30 Kilometer entfernten Nachbarplatz Pitt Meadows geplant. Dort wollte er ein Flugzeug, gekauft zur Erweiterung seiner Flotte, bar bezahlen. Dies hatten andere, am Platz beheimatete Piloten berichtet.

Die Wetterbedingungen waren kritisch, der Flug aber gerade noch legal unter Sichtflugbedingungen zu bewerkstelligen. Der Pilot musste sich am kontrollierten Platz Abbotsford jedoch eine Freigabe für den Ausflug aus der Kontrollzone nach Sonder-VFR (für Sichten von 1,5 bis 5 km) einholen. Das Flugzeug, eine Virus SW von Pipistrel, für die der Pilot auch als kanadischer Händler tätig war, zählt nach kanadischem Luftrecht zu den Advanced Ultralights. Es gehört mit Verstellpropeller, Glascockpit und einer Reisegeschwindigkeit



Die Virus SW (oben) und ihr wahrscheinlicher Flugweg (rot markiert). Sie kollidierte mit quer zum Highway verlaufenden Leitungsdrähten.

von bis zu 130 Knoten auch zu den komplexen UL-Geräten.

Um kurz nach 16 Uhr startete der Zweisitzer auf dem Flugplatz Abbotsford in Richtung Nordwesten. Lange können Flug und auch Aufenthalt am Zielflugplatz nicht geplant gewesen sein, denn der Sonnenuntergang in British Columbia setzt, ähnlich wie in Deutschland, um diese Jahreszeit bereits gegen 17 Uhr ein. Die Virus SW war weder für Nachtflug noch IFR zugelassen, obgleich in Abbotsford eine Landebahnbeleuchtung und ein Instrumentenlandesystem zur Verfügung standen. Zehn Kilometer nördlich von Abbotsford, querab der Ortschaft Aldergrove, muss dem Piloten sein Fehler klargeworden sein. Er traf die Entscheidung zur Umkehr, wahrscheinlich, weil er dort erheblich schlechtere Bedingungen vorfand als am Startflugplatz. Über Funk kündigte er sein Vorhaben an. Gemäß der Radardaten, die der ermittelnden Behörde, dem Transportation Safety Board of Canada (TSB), zur Verfügung standen, befand sich das Flugzeug zu diesem Zeitpunkt in einer Flughöhe von 1000 Fuß. Es flog dann nach den Aussagen der Unfallermittler unterhalb von 1000 Fuß im Regen Richtung Heimatplatz. Ob der Pilot dem Highway 1 folgte, weil es die Anflugroute so vorgibt oder weil die Sichten derart schlecht waren, dass die gut ausgebaute Straße ihm als einzige noch definierbare Orientierung diente, bleibt ebenso unbeantwortet wie die Frage, warum der Pilot

nicht gleich eine Autofahrt auf dem Trans-Canada Highway gewählt hat.

Um 16.30 Uhr riss der Funkkontakt zum UL ab. Fünf Kilometer nordwestlich des Startflugplatzes kollidierte die Virus SW in der Kontrollzone von Abbotsford mit den Drähten einer Hochspannungsleitung, die an dieser Stelle den Highway kreuzt, und stürzte ab. Der Pilot wurde dabei getötet. Unmittelbar nach Abreißen des Funkkontakts wurde das ELT des Zweisitzers aktiviert. Rettungskräfte brauchten jedoch fünf Stunden, bis sie in der Dunkelheit und bei heftigem Regen am späten Abend das völlig zerstörte UL südlich des Highways 1 in einem Sumpfgebiet ausmachten.

Laut der TSB-Unfallermittler hatte der Pilot seine Lizenz zwar erst seit ein paar Jahren, allerdings hatte er in der jüngeren Vergangenheit viele Flugstunden, insbesondere auf dem Muster Virus SW gesammelt. Zudem hatte er mit der Ausbildung zum Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung begonnen. Die Gegend um seinen Heimatplatz und den geplanten Flugweg kannte er sehr gut. Außerdem war ihm bekannt, dass der Highway und der Fraser River ein guter Wegweiser zwischen den Flugplätzen ist und im Flusstal nahezu Hindernisfreiheit herrscht.

Ein Grund, den Flug auch unter schwierigen Wetterbedingungen anzutreten, könnte auch in der überdurchschnittlichen Avionikausstattung der Virus SW begründet sein. Sie verfügt über ein Glascockpit Dynon SkyView mit EFIS und Synthetic Vision (siehe aerokurier 02/2014). Mit dieser Ausstattung erhält der Pilot eine 3D-Darstellung von dem, was sich draußen abspielt. Allerdings ist die Realitätsnähe der Darstellung nur so gut wie die entsprechende Datenvorgabe beziehungsweise ihre Programmierung. Es ist durchaus denkbar, dass eine Hochspannungsleitung gar nicht oder falsch dargestellt wird.

Laut der Aussage anderer Piloten, die das Dynon-SkyView-Glascockpit nutzen, gab es hin und wieder auch Probleme mit der Software des nicht IFR-zertifizierten Systems. Das führte in jüngster Vergangenheit beispielsweise zu einem „Frozen Screen“, einem Standbild. Wenn der kanadische Pilot bei seinem Flug im Regen und in der hereinbrechenden Dämmerung exakt mit diesem Problem konfrontiert wurde, könnte er so weit abgelenkt worden sein, dass er bei der Fehlersuche die Führung seines Flugzeugs vernachlässigte oder, was noch viel schlimmer wäre, den Ausfall erst gar nicht bemerkte.

Eine Redundanz bei Verlust des künstlichen Horizonts gab es in diesem UL nicht, noch nicht mal einen mechanischen Höhenmesser als Backup bei Ausfall des EFIS.