

Flugschule

„Ein Restrisiko beim Fliegen bleibt immer“

08.04.2013 · In den vergangenen Monaten sind mehrere Kleinflugzeuge in der Rhein-Main-Region abgestürzt. Mit einer guten Ausbildung, zum Beispiel in Egelsbach, soll das in Zukunft verhindert werden.

Von JULIUS BRAUN

Am Flugplatz Egelsbach wartet das Motorflugzeug vom Typ Aquila A 210 auf die Starterlaubnis. Mit einer

Checkliste prüft der Flugschüler mehrmals Instrumente und Hebel im Cockpit. Alles scheint in Ordnung zu sein. „Start frei“, meldet der Tower, und die Propellermaschine hebt ab. Vorschriftsmäßig fährt der Schüler die Landeklappen ein. Da passiert es: In 300 Metern Höhe herrscht plötzlich Totenstille. Der Propeller bewegt sich nicht mehr. Das Flugzeug wird langsamer, und seine Spitze dreht sich knarzend zurück zur Erde. Dann rast die Maschine nach unten. „Auf dem Acker da vorne müssten wir jetzt notlanden“, sagt Ausbilder Christian Reuter gelassen, stellt das Gas wieder an und zieht den Flieger nach oben.

„Ein Triebwerkausfall ist unspektakulär, wenn du weißt, was du tust“, sagt Reuter. Gemeinsam mit seiner Frau Miriam leitet der Zweiunddreißigjährige seit 2010 die Flugschule „Rhein-Main Flightcenter“ in Egelsbach. Seit zehn Jahren arbeitet er als Ausbilder, nebenher fliegt er für eine große amerikanische Gesellschaft. Das Training von Notfällen wie dem Ausfall eines Propellers ist fester Bestandteil des Unterrichts für angehende Piloten. Trotzdem gebe es beim Fliegen immer Situationen, die man nicht trainieren könne, so Reuter. „Ein Restrisiko bleibt immer.“



© KAUFHOLD, MARCUS

Trockenübung: Fluglehrer Christian Reuter erklärt Schüler Sascha Podlipny (vorne) die Schalter im Cockpit.

Unfallzahlen rückläufig

In den vergangenen Monaten haben sich die Berichte über Flugunfälle im Rhein-Main-Gebiet gehäuft. Anfang März stürzte ein Motorsegler am Flugplatz Großostheim bei Aschaffenburg ab. Der 82 Jahre alte Pilot starb zwei Wochen später, seine Lebensgefährtin, die ebenfalls schwer verletzt worden war, schwebte

in Lebensgefahr. Mitte Februar war es in Rüdesheim zum Absturz eines Leichtflugzeugs gekommen, bei dem zwei Menschen starben. Besonders schockierend war die Kollision zweier Kleinflugzeuge bei Wölfersheim-Melbach in der Wetterau im Dezember vergangenen Jahres. Eine fünfköpfige Familie aus dem Kreis Offenbach und ein Paar und ein Kind aus Frankfurt kamen ums Leben.

„Die Unfallzahlen in Deutschland sind im Grunde genommen seit 1993 rückläufig“, sagt ein Sprecher der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Das Jahr 2012 sei allerdings eine Ausnahme gewesen. Die Zahl der tödlich Verletzten bei Unfällen mit Flugzeugen unter zwei Tonnen stieg bundesweit von zehn auf 31. Für das Land Hessen führt die Bundesstelle keine eigenen Zahlen.

So viele Knöpfe

„Die meisten Unfälle passieren durch menschliches Versagen“, meint Reuter. Die größten Fehlerursachen bei Privatpiloten seien Fehleinschätzungen der eigenen Fähigkeiten oder der Situation. Durch eine gute Ausbildung und häufiges Fliegen könnten die Risiken allerdings gemindert werden. Viele Privatpiloten kämen nur auf 15 bis 20 Flugstunden pro Jahr. Das sei aber zu wenig, um Routine zu entwickeln. Die Unfalluntersuchungsberichte bei Abstürzen seien wichtig, um daraus zu lernen. Piloten könnten Gefahrenpotentiale so besser abschätzen.

Der 25 Jahre alte Sascha Podlipny macht seit Mitte März eine Pilotenausbildung in Reuters Flugschule. Sein Ziel ist es, später als Verkehrspilot arbeiten zu können - zunächst will er aber die private Lizenz. Etwa sieben Stunden hat er bis jetzt absolviert und durfte sogar schon selbständig starten und landen. „Anfangs sind die vielen Knöpfe im Flieger noch verwirrend“, sagt Podlipny. Angst vor dem Fliegen habe er nicht. Wichtig sei es aber, niemals den Respekt davor zu verlieren.

Verdacht: fahrlässige Tötung

Das Mindestalter für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz beträgt 17 Jahre. „Draufgängertypen sind nicht gefragt“, sagt Reuter. Piloten sollten gereifte Persönlichkeiten sein, die sich selbst einschätzen können. Ob man überhaupt ein Flugzeug fliegen darf, entscheidet ein „Fliegerarzt“. Der Mediziner Dirk-Matthias Rose leitet die Fliegerärztliche Untersuchungsstelle „Flymed“ am Frankfurter Flughafen. „Es geht darum die Allgemeinheit zu schützen“, sagt Rose. Er stellt die medizinischen Tauglichkeitszeugnisse aus. Bei Berufspiloten unter 60 Jahren gilt das Zeugnis für ein Jahr, bei Privatpiloten bis 40 Jahren fünf Jahre. Je älter die Piloten werden, desto häufiger müssen sie zur Untersuchung kommen.

Nach der Kollision der zwei Flugzeuge in der Wetterau ermittelt die Staatsanwaltschaft Gießen gegen einen Internisten aus Norddeutschland. Der Verdacht: fahrlässige Tötung. Der Fliegerarzt hatte einem der verunglückten Piloten eine Flugtauglichkeit bescheinigt, obwohl dieser an Diabetes erkrankt war. Das geht aus einem Zwischenbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung hervor. „Wenn die Ärzte die Piloten seit Ewigkeiten kennen, kann es zu solchen Unachtsamkeiten kommen“, sagt Rose. Allerdings dürfe das einfach nicht passieren. Auch er musste schon bewusste Täuschungsversuche von Piloten erleben. „Der Fliegerarzt ist für einen Verkehrspiloten das Bedrohlichste, was ihm passieren kann.“ Er entscheide, ob der

Pilot weiterfliegen dürfe oder nicht. Das sei auch der Grund, weshalb Piloten ihre Ärzte so gut wie nie ändern. Ein Kumpel dürfe dadurch aber nicht entstehen.

„An den ersten Alleinflug erinnert sich jeder“

„Man muss den Leuten erklären, dass sie mit fast allem wieder fliegen können“, sagt Rose. Laut einer amerikanischen Studie würden nur 0,15 Prozent der Piloten für dauerhaft flugunfähig erklärt, berichtet der Arzt. Die häufigsten Gründe dafür seien psychischer Art. Bei insulinpflichtigen Diabetikern bestehe allerdings keine Flugtauglichkeit, da es zu einer akuten Unterzuckerung kommen könnte. „Fliegen ist schon eine Sucht“, gibt Reuter zu. Aber über allem müsse die Verantwortung stehen, die man als Pilot habe - sich selbst und seinen Passagieren gegenüber.

In ein paar Wochen kann Podlipny zum ersten Mal ohne den Ausbilder eine Maschine fliegen. „An den ersten Alleinflug erinnert sich jeder“, sagt er. Bis er seine internationale Privatpilotenlizenz in Händen hält, muss er insgesamt 45 Flugstunden absolvieren, zehn davon allein. Die Erfahrung zeige aber, dass es meist 50 bis 70 Stunden dauere, sagt Reuter. Im Durchschnitt kostet eine Lizenz zwischen 10.000 und 12.000 Euro. Einfacher als Autofahren findet Podlipny das Fliegen nicht unbedingt - es sei einfach anderes. „Bäume sind da oben relativ rar. Das ist schon entspannter“, sagt der Flugschüler.

„Man kann deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Flugschulen vom Qualitätsstandard erkennen“, sagte Reuter. Obwohl es bei den Prüfungen - die vom Regierungspräsidium Darmstadt abgenommen werden - ein einheitliches Protokoll einzuhalten gelte, hätten die Prüfer immer einen Ermessensspielraum. „Die Fliegerei ist ein Dorf. Das ist eine ganz enge Gemeinschaft. Da musst du sehr auf deinen Ruf achten, sonst bist du weg“, sagt Reuter. Das will er nicht riskieren. „Familie und Fliegen sind das Wichtigste in meinem Leben“, sagt Reuter mit einem Lächeln. Dann muss er auch schon los zum Frankfurter Flughafen. Sein Ziel heute: Marrakesch.