

Unfälle im Luftsport und wie wir darüber berichten sollten

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Die Segelflugsaison 2015 ist gerade drei Monate alt, und dennoch sind bereits jetzt zahlreiche Berichte über Abstürze von und Unfälle mit Segelflugzeugen veröffentlicht worden. Da ich selbst Segelflieger bin verfolge ich die Berichterstattung über derartige Ereignisse natürlich besonders intensiv, und mir ist dabei aufgefallen, dass Redaktionen immer wieder ähnliche Fehler machen, die bei ein wenig Sachkenntnis oder den passenden Fragen an die richtigen Ansprechpartner vermeidbar gewesen wären. Aus diesem Grund habe ich mich dazu entschlossen, diese Handreichung zu formulieren, um damit Journalisten eine saubere Berichterstattung über Unfälle, die leider auch im Segelfliegen passieren, zu erleichtern.

1) Verhalten auf Flugplätzen

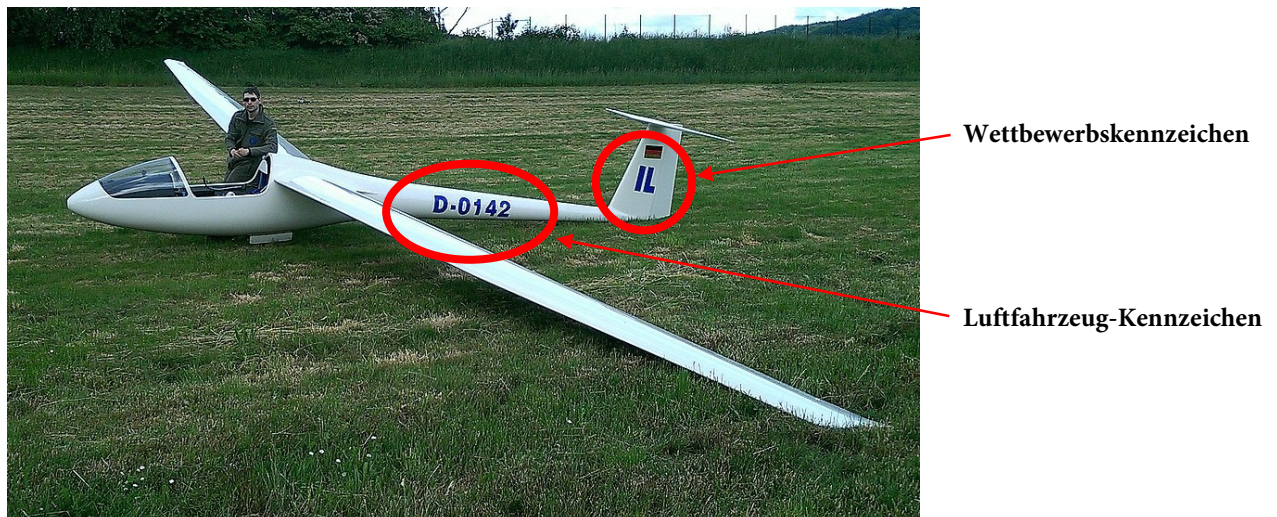
Zunächst sei auf spezifische Gefahren hingewiesen, die der Betrieb auf Flugplätzen mit sich bringt. Ein Flugplatz ist, selbst wenn er nicht eingezäunt ist, ein Privatgrundstück. Dementsprechend ist das Hausrecht des Flugplatzhalters zu beachten. Eine Nachfrage bei den am Flugbetrieb beteiligten Personen, ob ein Betreten des Flugplatzes möglich ist, ist obligatorisch.

Im laufenden Flugbetrieb sollten sich Journalisten vor Ort nur in Begleitung von sachkundigen Personen bewegen, da manche Gefahrenquelle für den Laien nicht sofort erkennbar ist. Das gilt insbesondere für ausgelegte Windenstartseile, von denen beim Startvorgang eine tödliche Gefahr ausgeht. Gleiches trifft für die Bewegungen von Luftfahrzeugen zu. Der Aufenthalt unmittelbar vor Flugzeugen in Startposition ist lebensgefährlich, zum einen aufgrund drehender Propeller, zum anderen, weil sie möglicherweise bereits eine Startfreigabe erhalten haben und sich unvermittelt in Bewegung setzen können. Auf Plätzen mit Segelflugbetrieb ist grundsätzlich erhöhte Vorsicht geboten, weil die Segler das gesamte Gelände als Landefläche nutzen können und im Landeanflug kaum zu hören sind.

Ein Sprint querfeldein in Richtung einer potenziellen Unfallstelle sollte aus Rücksicht auf die eigene Sicherheit unter allen Umständen unterbleiben!

2) Schutz der Identität von Beteiligten

Dass Namen von Piloten oder anderen direkt oder indirekt vom Unglück Betroffenen in der Zeitung nichts zu suchen haben sollte selbstverständlich sein. Allerdings ist eine Identifizierung von Opfern gegebenenfalls auch anhand des Flugzeuges oder Flugzeugwracks möglich. Jedes Flugzeug trägt auf beiden Rumpffseiten und auf der Unterseite einer der Tragflächen ein Kennzeichen. Es besteht bei Segelflugzeugen aus einem D für Deutschland und vier Ziffern, bspw. D-1234. Bei Motorflugzeugen besteht das Kennzeichen ebenfalls aus einem D, worauf aber vier Buchstaben folgen, beispielsweise D-EWBX. Segelflugzeuge haben darüber hinaus oft auch ein aus zwei bis drei Buchstaben oder Ziffern bestehendes so genanntes Wettbewerbskennzeichen auf dem Seitenleitwerk. Anhand dieser Kennzeichen ist eine Identifizierung möglich, aus diesem Grund sollten sie auf Fotografien von einem Unfall unkenntlich gemacht werden. Bei Flugzeugen, die im Ausland registriert sind, können die Kennzeichen auch andere Buchstaben- und Zahlenkombinationen sein. Man macht also nichts falsch, wenn man derartige Schriftzüge pixelt. Das gilt analog freilich auch für die Kennzeichen von Hubschraubern.



3) Ansprechpartner und Quellen

Wird ein Unfall mit einem Flugzeug publik, ist es unser Job, dazu Informationen zu beschaffen und zu veröffentlichen. Während bei Verkehrsunfällen der übliche Weg über Polizei, Feuerwehr und gegebenenfalls Zeugen führt, sollte bei Luftfahrtunfällen stets intensiver nachgeforscht werden, da auch die Einsatzkräfte mit derartigen Szenarien zumeist wenig Erfahrung haben. Kann der Einsatzleiter der Feuerwehr zwar Angaben zum Auffinden des Flugzeuges und den eingeleiteten Rettungsmaßnahmen machen, ist er für die Frage nach der Absturzursache jedoch der falsche Ansprechpartner. Gleiches gilt für die Aussagen von Zeugen. Die können allenfalls ihre Beobachtungen schildern. Kein Journalist sollte allerdings daraus Schlüsse bezüglich der Unfallursache ziehen.

Jeder Flugunfall wird in Deutschland durch die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) detailliert analysiert. Dazu wird das Wrack in Augenschein genommen, Zeugen werden befragt, gegebenenfalls Materialproben genommen und schließlich Flugdaten nach Vorbild von Unfällen mit Verkehrsflugzeugen ausgelesen und ausgewertet. Wenn ein Bericht der BFU vorliegt – und wirklich erst dann – sollte ein Journalist das Wort *Ursache* verwenden. Alle Äußerungen dahin sind Spekulationen (siehe Berichterstattung über den Germanwings- Flug 9525, wo nur Minuten nach der Meldung alle möglichen Szenarien durchdekliniert wurden; das Einzige aber, was man zu dem Zeitpunkt sicher wusste, war, dass ein Flugzeug abgestürzt ist). Die BFU veröffentlicht auf ihrer Internetseite <http://www.bfu-web.de> regelmäßig Berichte zu ihren Untersuchungen. Wer daraus zitiert, ist auf der sicheren Seite.

Ein weiterer Ansprechpartner für Journalisten sollte – sofern der Unfall auf einem Flugplatz passiert ist – der Flugleiter des betreffenden Platzes sein. Der Flugleiter überwacht den Flugbetrieb, hält Funkkontakt mit den Flugzeugen in Flugplatznähe und hat normalerweise den besten Überblick. Er organisiert zudem die Rettungsmaßnahmen auf dem Flugplatz. Auch für die Einsatzleiter von Feuerwehr und Rettungsdienst ist er erster Ansprechpartner, da die Einsatzkräfte mit den spezifischen Gefahren des Flugbetriebes zumeist nicht vertraut sind. Hier erhält ein Journalist am ehesten belastbare Auskünfte zum Ort des Geschehens und gegebenenfalls zum Ablauf des Unfalls. Was es auch hier nicht gibt, sind Aussagen zur Ursache. Schließlich ist bei Unfällen mit Flugzeugen von Luftsportvereinen der Vorstand oder gegebenenfalls der Pressereferent des Vereins eine seriöse Quelle. Hier gibt es gegebenenfalls Informationen zum Flugzeug und zur Flugerfahrung des betroffenen Piloten.

Journalisten sollten in ihrem eigenen Interesse bei Zeugenaussagen von Luftfahrt-Laien misstrauisch sein, insbesondere wenn diese Begriffe wie „Trudeln“ oder „Sturzflug“ verwenden. Sicherer ist es in jedem Falle, mit der Flugleitung oder dem Vereinsvorstand zu sprechen.

4) Außenlandung ≠ Notlandung

Leider kommt es in jeder Segelflugsaison vor, dass Zeitungsartikel über ein einsam auf einem Acker stehendes Segelflugzeug mit dem Begriff „Notlandung“ überschrieben sind. Eine Notlandung liegt aber nur dann vor, wenn sie durch eine Notlage erzwungen wurde. Gründe dafür können Feuer an Bord, während des Fluges festgestellte Mängel oder Beschädigungen am Flugzeug, Treibstoffmangel, Unwetter und Turbulenzen oder akute gesundheitliche Probleme der Besatzung sein. Steht ein Segelflugzeug auf einem Acker, handelt es sich fast immer um eine Außenlandung. Diese wird eingeleitet, wenn die thermischen Aufwinde nicht mehr ausreichen, um einen Flugplatz zu erreichen. Dafür haben Segelflugzeuge eine generelle Außenlandegenehmigung und dürfen auf jeder geeigneten Fläche landen. In der Segelflugausbildung wird das Procedere entsprechend gelehrt und geübt.

5) Das Alter von Flugzeugen

Immer wieder taucht bei Flugunfällen die Frage nach dem Alter des Flugzeuges auf. Dieser Wert ist jedoch irrelevant. Flugzeugabstürze infolge technischen Versagens sind äußerst selten, die Ursache ist zumeist auf menschliche Fehler zurückzuführen. Jedes Flugzeug ist konstruktiv für eine bestimmte Anzahl an Betriebsstunden ausgelegt. Da jeder Flug dokumentiert wird, ist auch jederzeit bekannt, wie viele Stunden das Flugzeug „auf dem Buckel“ hat und welche Wartungsarbeiten zu welchem Zeitpunkt laut Herstellervorschrift zu erledigen gewesen sind. Weiterhin wird jedes Flugzeug einmal jährlich von einem Luftfahrtprüfer auf seinen technischen Zustand hin überprüft. Schließlich führt jeder Pilot vor dem Start festgelegte Kontrollprozeduren durch, um Risiken zu minimieren. Wird bei einem Flugzeug ein technischer Defekt festgestellt, der auf einen Herstellungsfehler zurückzuführen ist, werden über das Luftfahrtbundesamt und die Flugzeughersteller entsprechende Mitteilungen veröffentlicht, sodass alle typgleichen Flugzeuge kontrolliert werden können. Damit soll ein Höchstmaß an technischer Sicherheit im Segelflug ermöglicht werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich wünsche mir, dass auch unabhängig von Unfällen mehr von den vielen Segelflugplätzen zwischen Küste und Alpen und über diese tolle Sportart berichtet wird. Kommt es doch zu einem Unglück, nehmt diese Handreichung als Leitfaden für eine saubere Berichterstattung. Wir Segelflieger sind uns des Risikos unseres Sports und der Tatsache, dass Unfälle passieren können, wohl bewusst. Und wir wissen, dass Zeitungen darüber zu berichten haben. Allerdings sollten diese Berichte ohne Spekulationen und Übertreibungen auskommen und die Identität der Beteiligten schützen.

Mit besten Grüßen



Lars Reinhold
Dipl.-Journalist
Redakteur bei der Tageszeitung „Der Prignitzer“
...und leidenschaftlicher Segelflieger →