

HINWEISE FÜR PILOTEN

Empfehlungen, was zu tun ist und was nicht getan werden sollte, wenn Sie während des Fluges eine Nahbegegnung mit einem „Unidentified Aerial Phenomenon“ (UAP) haben.

Es ist kein Geheimnis – und es ist seit geraumer Zeit Gegenstand diverser wissenschaftlicher Untersuchungen – national wie international : Seit Jahrzehnten berichten sowohl Piloten als auch Flugsicherungsmitarbeiter von Beobachtungen teils physischer, teils sphärischer Objekte, die in der Nähe von Flugzeugen erscheinen, sie manchmal begleiten, sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen können und gelegentlich auch radar-detektiert werden.

Physikalische Theorien zur Erklärung dieser Phänomene bestehen zwar mittlerweile, dennoch lässt sich derzeit nicht gesichert sagen, um was es sich dabei handelt. Bewiesen ist bisher nur die Existenz des Phänomens als solches.

Das Problem im Zusammenhang mit dem Auftreten dieser Objekte wird weniger in der latenten Kollisionsgefahr gesehen, sondern hauptsächlich in den festgestellten elektromagnetischen Wechselwirkungen und darin, dass reaktionsbedingt abrupt geflogene Ausweichmanöver Schäden verursachen können; diese können sowohl eine materialbezogene Überbeanspruchung bewirken als auch mittelbar zu Verletzungen bei Besatzung und Passagieren führen.

Was Sie als Flugzeugführer tun sollten :

1. **FLIEGEN SIE.**

Die Beibehaltung der vollständigen Kontrolle hinsichtlich der Flugzeugführung geht vor ! Beobachten Sie das UAP, aber lassen Sie sich von der Führung Ihres Luftfahrzeugs nicht ablenken.

Beobachten Sie weiterhin aufmerksam den Luftraum. Prüfen Sie, ob alle Systeme und Instrumente noch einwandfrei arbeiten. Wenn fehlerhafte Anzeigen oder Fehlfunktionen vorkommen oder ein Systemausfall geschieht, bemühen Sie sich bitte in jeder Situation, kontrolliert zu handeln.

Es muss weiterhin gelten: Sie fliegen das Flugzeug – nicht das Flugzeug Sie.

2. **NAVIGIEREN SIE.**

Richten Sie weiterhin uneingeschränkt Ihre Aufmerksamkeit auf das, was der geplanten Durchführung Ihres Fluges dient. Seien Sie sich stets über Ihre jeweilige Position im Klaren. Beobachten Sie anderen Luftverkehr und verfolgen Sie diesbezüglich konzentriert den Funkverkehr. Achten Sie - falls erforderlich - auf Luftfahrthindernisse am Boden.



3. **UNTERSCHIEDEN SIE.**

Versuchen Sie, schnellstmöglich zu unterscheiden, ob das Objekt ein konventionelles Luftfahrzeug ist oder nicht. Wenn ja, sollten Sie grundsätzlich die bewährten Ausweichmanöver entsprechend Ihrer Ausbildung bzw. den luftrechtlichen Gegebenheiten fliegen. Wenn es sich nicht um ein konventionelles Luftfahrzeug handelt, ist es wahrscheinlich, dass seine Flugcharakteristika Ihnen dies auf eine erstaunliche Weise demonstrieren wird. Viele Piloten haben diese Erfahrung machen müssen.

4. **DELEGIEREN SIE.**

Bitten Sie weitere Personen (Besatzungsmitglieder oder - falls Sie das für vertretbar halten - Fluggäste), das UAP zu beobachten, wenn es sich auf der Steuerbordseite Ihres Luftfahrzeugs befindet. Wenn das UAP auf der Backbordseite des Luftfahrzeugs ist, bitten Sie ggf. Ihren Copiloten, zu fliegen, während Sie als Beobachter fungieren. Vergegenwärtigen Sie sich bitte: es ist nur ein Besatzungsmitglied erforderlich, um zu fliegen, und nur eins, um zu beobachten und zu helfen (evtl. Erstellung von Foto-, Film- oder Tondokumentationen während des Ereignisses). Wer damit beschäftigt ist, zu beobachten und zu helfen, fliegt nicht.

5. **KOMMUNIZIEREN SIE.**

Erfragen Sie, ob Flugverkehrskontrollstellen oder dem Fluginformationsdienst (TWR, APP / FIS) anderer Luftverkehr in Ihrem Gebiet bekannt ist. Falls ja, versuchen Sie dessen Position herauszufinden. Wenn das UAP selbst von dort nicht erkannt wurde, bestätigen Sie TWR, APP oder FIS, dass sich ein unbekanntes Objekt oder Licht in Ihrer Nähe befindet, und **beantworten Sie alle Fragen, die Ihnen gestellt werden, so präzise wie möglich.**

Dies zu tun, hilft, einen erheblichen Beitrag für Ihre und für die Flugsicherheit im Allgemeinen zu leisten.

6. **BESCHREIBEN SIE.**

Schildern Sie über Funk so viele Details wie möglich (und zwar in dem Moment, in dem die Geschehnisse vor Ihrem Auge ablaufen – also möglichst nicht nachträglich). Schildern Sie die Abläufe in der Reihenfolge, in der sie für Sie erkennbar werden. Je mehr Details später aus Tonbandaufzeichnungen hervorgehen, desto nützlicher wird Ihre Beobachtung für technische und wissenschaftliche Auswertungen im Rahmen des Luftfahrt-Meldeverfahrens (vgl. §§ 5b und 5c LuftVO / Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt) oder für die Bearbeitung durch NARCAP-Spezialisten sein.

Selbst wenn Ihre mündliche Beschreibung nicht aufgezeichnet worden sein sollte, werden Sie sich an die Details später besser erinnern, wenn Sie entsprechend vorgegangen sind. Bitten Sie auch Ihre Flugbegleiter, für Sie etwas zu notieren und Augenzeugenberichte abzugeben.



7. **MACHEN SIE NOTIZEN.**

Notieren Sie wesentliche Eckdaten, sobald dies für Sie möglich ist : **Zeit, Ort, Flughöhe, Winkelgröße und die dreidimensionale Bewegung des UAP**

relativ zum Fensterrahmen, die **Sichtverhältnisse**, die **Lichtverhältnisse**, den **Bedeckungsgrad, Abweichungen in den Instrumentenanzeigen** (zu Beginn und gegen Ende der Fehlanzeige sowie den Verlauf der Fehlanzeigen) und die **Dauer der Sichtung**.

Je länger mit einer Aufzeichnung der Angaben gewartet wird, umso wahrscheinlicher werden Fehler in der Erinnerung hinsichtlich Ihrer subjektiven Wahrnehmung.

8. **MACHEN SIE EINE VERTRAULICHE MELDUNG** von dem Vorfall – gleich nach der Landung unter kontakt@narcap-deutschland.de (sonst per Post oder Telefax).

Formulare finden Sie unter www.narcap-deutschland.de/meldungen.htm .

Dies betrifft **alle Zeugen**, die sowohl zur Flugzeugbesatzung als auch zu den Passagieren gehören, weil die Aussagekraft einer Meldung und damit ihre Zuverlässigkeit von mehreren vergleichbaren Zeugenberichten abhängt.

NARCAP-Deutschland e.V. sichert zu, niemandem gegenüber Angaben zur Identität eines Zeugen ohne dessen Einverständnis zu machen.

Unsere Ziele liegen ausschließlich darin, Wege zur Verbesserung der Flugsicherheit sowie zum Erreichen eines umfassenden wissenschaftlichen Verständnisses im Hinblick auf die außergewöhnlichen Phänomene zu finden.

Teilen Sie NARCAP-Deutschland e.V. bei Interesse mit, ob Sie eine Kopie des Untersuchungsberichts bezüglich Ihrer Beobachtung haben möchten.

Was Sie nicht tun sollten :

1. **Lassen Sie sich bei einer UAP-Sichtung nicht von Ihrer eigentlichen Aufgabe ablenken.**

Gehen Sie angesichts eines plötzlichen Sichtungereignisses in jedem Fall situationsgerecht und verantwortungsbewusst vor. Konzentrieren sie sich allein auf das Steuern Ihres Luftfahrzeugs **von Hand** – also ohne Autopiloten. Sie schließen damit eventuelle elektromagnetische Einwirkungen auf die Funktion des Autopiloten aus.

Aus vielen Pilotenberichten ist bekannt, dass es frontal gerichtete Direktanflüge auf Flugzeuge gegeben hat mit einem abrupten Anhalten oder auch Ausweichen des UAP im letzten Moment vor einer für wahrscheinlich gehaltenen Kollision und dann einem Mitfliegen des UAP in gleicher Geschwindigkeit, bevor es sich wieder entfernte (und zwar entweder durch Abfliegen mit sehr hoher Geschwindigkeit oder durch Unsichtbarwerden). UAP können ganz plötzlich erscheinen und verfügen über die Fähigkeit zu extremen Flugbewegungen, die mit sehr hohen Geschwindigkeiten ausgeführt werden, was auf die Fähigkeit zum Erreichen eines hohen Lastvielfachen innerhalb sehr kurzer Zeit unter Aufhebung oder zumindest Verringerung der



Massenträgheit schließen lässt. Das Flugverhalten scheint gelegentlich darauf hinzudeuten, dass etwas beobachtet oder kontrolliert werden soll.

Versuchen Sie trotz der Wahrnehmung dieser ungewöhnlichen Eigenschaften so ruhig wie möglich zu bleiben und überlegt zu handeln.

2. **Versuchen Sie nicht, ein UAP abzuschütteln oder auszumanövrieren.** Eine Reihe von nachvollziehbaren Pilotenmeldungen zeigt, dass Sie dazu nicht in der Lage sein werden.
Durch ein zu abrupt geflogenes Ausweichmanöver besteht zudem die Gefahr, dass es zu einer materiellen Überbelastung der Luftfahrzeugstruktur infolge zu hoher G-Kräfte kommt.
3. **Versuchen Sie nicht, einem UAP hinterherzufliegen** oder – falls Sie ein militärisches Luftfahrzeug führen – **es anzugreifen** oder sich so zu verhalten, dass daraus auf einen Angriff Ihrerseits geschlossen werden könnte.
4. **Blinken Sie ein UAP nicht mit Ihren Landescheinwerfern an und geben Sie auch keine sonstigen Signale** in seine Richtung ab, weil Sie vielleicht meinen, es könne der Flugsicherheit (z.B. Kollisionsvermeidung) dienen, wenn Sie sich durch Zeichen irgendwelcher Art besonders bemerkbar machen. Lassen Sie die Lichterführung unverändert, und ändern Sie auch die Einstellung des ACL nicht.
Verändern Sie den bisherigen Erkennungsstatus Ihres Luftfahrzeugs nicht.
Die Auswertung von Pilotenberichten lässt darauf schließen, dass einige UAP durchaus Signale „erwidern“ können, wobei aber die Bedeutung dessen nicht bekannt ist.
Wenn Sie etwas Derartiges feststellen, lassen Sie sich bitte nicht davon ablenken, indem Sie vielleicht Ihr Flugverhalten danach ausrichten. Fliegen Sie so weiter, wie es Ihrer ursprünglichen Absicht entspricht.
5. **Verlassen Sie sich nicht mehr auf die Anzeigen von Instrumenten**, sofern sich diese während des Vorkommnisses unerwartet geändert haben.
Insbesondere Magnetkompassanzeigen sind möglicherweise nicht mehr verlässlich. In einer Vielzahl von Fällen berichten Piloten davon, dass Beeinträchtigungen der Instrumentenfunktion oder Fehlanzeigen in der näheren Umgebung eines UAP nicht von Dauer sind, nachdem es sich wieder entfernt hat.
6. **Informieren Sie unbeteiligte Passagiere** dann **nicht** über ein gerade ablaufendes Ereignis im Zusammenhang mit einer UAP-Nahbegegnung, **wenn Sie Reaktionen befürchten, die für Sie möglicherweise unkontrollierbar werden können.** In einem solchen Fall ist es besser, Passagiere erst im Nachhinein durch Flugbegleiter oder sonstiges Personal an Bord über das vorgefallene Ereignis zu informieren und zu bitten, Notizen über das, was sie bemerkt haben, anzufertigen und Ihnen diese anschließend auszuhändigen.



Jede Einzelbestätigung ist wichtig und kann Details offenbaren, die sonst vielleicht nicht bekannt werden würden.

Entnehmen Sie bitte weitere Informationen zu diesem Thema der Internet-Seite von NARCAP-Deutschland e.V. unter www.narcap-deutschland.de oder auch der von NARCAP-USA unter www.narcap.org .

Formblätter für Pilotenmeldungen, für Meldungen von Flugsicherungspersonal und sonstigem Luftfahrtpersonal können auf unserer Internet-Seite www.narcap-deutschland.de/meldungen.htm heruntergeladen werden.

Meldungen an NARCAP-Deutschland e.V. können auf diese Weise unbürokratisch über das Internet auf den dafür vorgesehenen Formblatt-Seiten gemacht werden. Sie können sich aber auch auf dem regulären Postweg oder über Telefax unter der unten angegebenen Anschrift an das deutsche NARCAP-Büro wenden.

Selbstverständlich besteht immer auch die Möglichkeit zu einem vertraulichen Gespräch, wenn zunächst keine schriftliche Meldung gemacht werden soll. Bitte wenden Sie sich bei Bedarf an die unten angegebene E-Mail-Adresse oder melden Sie sich unter der genannten Telefon- oder Telefaxnummer.