

Sicherheit: Unfallanalyse

Absturz bei Ausweichlandung

Eigentlich sollte ein neues, gut gewartetes Flugzeug mit einem erfahrenen Fluglehrer an Bord keinen Stoff für einen Unfallbericht liefern. Anders geschehen im Spätsommer 2014, als zwei Piloten mit einer C42 bei schlechtem Wetter einen Ausweichplatz ansteuerten, durchstarteten und das Rettungssystem aktivierten. Das konnte den Absturz jedoch nicht mehr verhindern.



Die s-förmige Brandspur führt vom Hauptbrandherd weg. Rechts unten: der Rettungsschirm.

Fotos: Polzen/BFU, Christian Böhm

Sicherheit war das oberste Gebot der Flugschule, was auch den 59-jährigen Piloten der Comco Ikarus C42 bewegen hat, bei dieser Schule zu chartern und den 46-jährigen Flugschulbesitzer, Ausbildungsleiter und Fluglehrer als Sicherheitspilot für den Streckenflug gleich mit zu buchen. Der Flug fand an einem sehr einprägsamen Datum statt. Es war der 11. September 2014. Am Mittag hoben die beiden Piloten mit der gerade mal drei Monate alten C42 C vom Heimatplatz Gießen-Lützellinden ab. Ihr Ziel war Pirmasens. Dort landeten sie eine gute Stunde später. Um 14.15 Uhr startete die zweiseit-



Die C42, im Bild eine baugleiche Maschine, ist mit einem Gesamtrettungssystem ausgerüstet.

zige Schulmaschine zum Heimflug in Richtung Nordosten.

Laut der der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) vorliegenden Aufzeichnungen wurde bereits zwei Minuten nach dem Start der Kurs korrigiert. Das UL flog jetzt auf Ostkurs. Weitere zwei Minuten später ging der Zweiseitzer auf Südostkurs.

Es ist davon auszugehen, dass der Grund dafür eine ausgeprägte Schlechtwetter-Front war, die von Norden her in das Gebiet zog und ursächlich für die Entscheidung der Piloten war. Für ganze zehn Minuten behielten sie nun diesen Kurs bei und überflogen dabei den Pfälzer Wald in Richtung Rheintal. In Betracht der Umstände war dies wohl die einzig mögliche Entscheidung, dem schlechten Wetter auszuweichen und einen Ausweichplatz anzusteuern. Über dem Höhenzug betrug die Flughöhe 2300 bis 2500 Fuß GND. Querab Bodenthal, nur wenige Kilometer nordwestlich des Flugplatzes Schweighofen, wechselte die Besatzung erneut den Kurs und flog nun wieder mit Ostkurs weiter, um von Norden in die nördliche Platzrunde von Schweighofen einzufliegen. Entsprechend des Geländes und der absinkenden Basis wurde dabei die Flug-

höhe stetig bis auf 1200 Fuß reduziert. Um 14.36 Uhr drehte die Maschine dann in den Queranflug zur Piste 26. Wenige Sekunden später endeten die Radaraufzeichnungen des Fluges.

Ein Zeuge im Bereich des Flugplatzes beobachtete das UL, als es aus Richtung Nordosten kommend in 1000 Fuß Höhe flog. Er gab zu Protokoll, dass zu diesem Zeitpunkt der Wind gering war und nur wenig Niederschlag herrschte. Das Schauergebiet mit Windböen und Starkregen lag zu diesem Zeitpunkt nördlich der Stadt Schweighofen und dem Flugplatz und zog weiter in Richtung Südsüdwest.

Was hat die Crew veranlasst, einen Durchstartvorgang einzuleiten? Möglich ist, dass es Probleme mit den Schwimmern des Rotax-Antriebs gab, denn absinkende Schwimmer können im Leerlauf (insbesondere bei neuen Motoren) Motorprobleme verursachen. Belegt werden konnte dies aber nicht, weil der Zeuge auch keine abnormen Motorgeräusche oder entsprechende Anzeichen wahrgenommen hatte. Andere Indizien fielen dem Feuer zum Opfer.

Im Abflug wurde aus bisher nicht geklärtem Grund das Junkers-Rettungssystem aktiviert. Dies verhinderte jedoch nicht mehr, dass das Flugzeug um 14.37 Uhr, etwa 600 Meter westlich der Flugplatzbegrenzung, auf ein Feld stürzte. Beim Aufprall wurde der Tank der Maschine beschädigt, das auslaufende Benzin entzündete sich, und das Flugzeug fing sofort Feuer. Für die beiden Insassen kam jede Hilfe zu spät.

Eine Zeugin sah, wie das UL senkrecht zu Boden stürzte. Dabei beobachtete sie auch, dass sich ein Schirm auf der linken Seite öffnete – die Ausschussöffnung bei einer C42 befindet



Das nahezu ausgebrannte Wrack des zweiseitigen ULs C42. Die Unfallstelle befand sich auf einem Feld, zirka 600 Meter westlich der Flugplatzgrenze von Schweighofen.

sich mittig –, bevor die Schulmaschine hinter einer Baumreihe aus ihrem Blickfeld verschwand. Sie vernahm zunächst einen lauten Knall und sah dort eine aufsteigende schwarze Rauchfahne.

Ob das Rettungssystem in diesem Fall richtig ausgeschossen wurde, ist aufgrund des Zerstörungsgrads des ULs nicht mehr rekonstruierbar. Es gibt aber bestätigte Berichte, denen zufolge das Gesamtrettungssystem selbst unmittelbar nach dem Start in niedriger Höhe gezogen wurde und die Maschine nebst Insassen retten konnte.

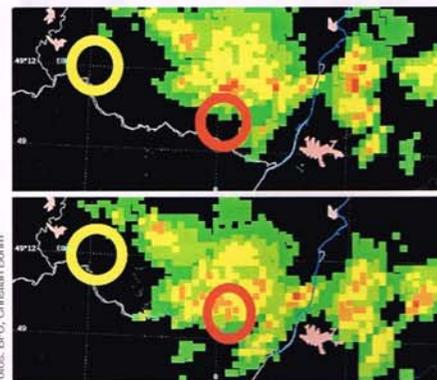
Ein weiterer Zeuge, der sich kurz nach dem Unfall mit seinem Auto in der Nähe des Flugplatzes Schweighofen befand, berichtete von starken Regenschauern, als er das brennende Wrack auf einem Acker entdeckte. Die Brandspur am Boden zog eine s-förmige Linie, vom Hauptbrandherd weg, was durchaus auch bedeuten könnte, dass erst nach dem Absturz

heftig wechselnde Böen das Wrack am Schirm über den Boden zogen und die Front demnach erst nach dem Absturz die Unfallstelle erreichte. Dafür spricht auch die Beobachtung des ersten Zeugen.

Sicherlich wird das Wetter, einhergehend mit erhöhtem Stresslevel der Piloten, ein beitragender Unfallfaktor gewesen sein. In Deutschland ist es aber nicht ungewöhnlich, mit Situationen wie dieser umzugehen, auszuweichen und eine Sicherheitslandung an einem anderen Platz in Kauf zu nehmen, was wohl auch der Plan der C42-Crew war. Insbesondere der Fluglehrer konnte auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Mit dem Wetter umzugehen, war sein tägliches Geschäft. Die BFU konnte sich bei der Untersuchung nur auf ein grobes Radarbild stützen, das den Bereich Schweighofen in Rot zeigt. Nach der Aussage des Zeugen am Platz war die Situation zum Zeitpunkt des Anflugs jedoch offensichtlich „die Ruhe vor dem Sturm“. Auch erfahrene Berufspiloten berichten immer wieder, dass selbst in der Nähe eines Schauers oder einer Front ein Platz durchaus anfliegbar sein kann, obwohl das aufbereitete Radarbild einen anderen Eindruck vermittelt. Zwar hatte der links sitzende Pilot nur 281 Stunden Erfahrung, dafür hatte der Fluglehrer aber über mehr als 2000 Stunden auf dem Muster C42 geflogen. Laut anderer, in Gießen-Lützellinden ansässiger Piloten beherrschte er seine Maschine, und die Aufgabenverteilung an Bord wird damit klar gewesen sein. Genau für Situationen wie diese wird der Charterpilot den Sicherheitspiloten gebucht haben. So weit ersichtlich, war die Struktur der C42 intakt, und die Kontinuität der Steuerung war bis zum Aufprall gegeben.

Der BFU-Untersuchungsbericht wurde ohne Nennung einer möglichen Ursache summarisch abgeschlossen. ■

Christian Böhm/rst



Fotos: BFU, Christian Böhm

Die Radarbilder sind die einzigen Wetterdaten, die Rückschlüsse auf die Wittersituation vor Ort zulassen: im Bild oben zum Startzeitpunkt, 14.15 Uhr, im Bild unten zum Unfallzeitpunkt gegen 14.37 Uhr (Ortszeiten).



Das Junkers-Gesamtrettungssystem befindet sich im Rumpf der C42. Die Rakete wird im Notfall mitsamt Schirm mittig nach oben herausgeschossen.