



Aufschlag Die Einteilung des Endanflugs passt nicht: Das UL überschießt die Piste, gerät beim Kurven in einen überzogenen Flugzustand und stürzt ab. Einer der Insassen stirbt später an seinen Verletzungen

Kurven-Stall in Bodennähe

Prüfung misslungen

Vier Flugschüler stehen bereit für ihre praktische UL-Prüfung. Gleich beim ersten Kandidaten kommt es zum Unfall

TEXT MARTIN NASS

Mit Sicherheit erinnern sich alle Flieger an ihre eigene praktische Prüfung und wie in den Tagen zuvor die Spannung steigt. Werde ich alles richtig machen? Ob das Wetter passt? Und hoffentlich ist der Prüfer nicht zu streng!

Neben dem Basiswissen und allem Nötigen, was es zum sicheren Fliegen braucht, lernen Schüler auch die typischen Fallen kennen, in die man besser nicht tappen sollte. Dazu gehört unter anderem, das Abfluggewicht im Auge zu behalten, die Herstel-

lervorgaben und die Betriebsgrenzen des Luftfahrzeugs zu kennen und zu respektieren. Das gilt vor allem dann, wenn es sich um ein Ultraleichtflugzeug handelt, das von Natur aus einen kleinen Spielraum bietet.

An einem Herbsttag bereiten sich vier Flugschüler auf den Abschluss ihrer Ausbildung vor, der praktischen Prüfung. Auf dem Segelfluggelände Rheinermark bei Menden im Sauerland warten sie mit ihrem Fluglehrer und dem 63-jährigen Prüfer am Vormittag auf besseres Wetter. Das Warten lohnt sich; schon gegen Mittag kann der Erste bei

Sichtflugbedingungen starten. Der Wind weht mit sieben Knoten aus nordöstlicher Richtung, die Sicht reicht zehn Kilometer und mehr, die Wolkenuntergrenzen liegen 1700 Fuß über der Platzhöhe von 620 Fuß – ein ausreichender Spielraum, zumal die Wolkendecke nicht geschlossen ist.

Brauchbares Prüfungswetter

Um 12.24 bricht das UL vom Typ Comco Ikarus C42B zum ersten Prüfungsflug auf, das Ziel ist der Flugplatz Münster-Telgte. Der Rohr-Tuch-Hochdecker fliegt östlich an der Kontrollzone des Flughafens Dortmund vorbei und landet knapp eine halbe Stunde später in EDLT. Da der Spritvorrat ausreicht, tanken die beiden nicht nach.

Schon um 13.10 Uhr beginnt der Rückflug auf der gleichen Route, das UL ist dabei in einer Höhe zwischen 2200 und 2400 Fuß über Grund unterwegs. Der Flugleiter am Segelfluggelände Rheinermark empfängt gegen 13.30 Uhr über Funk die Ankündigung, dass die C42B in fünf Minuten den Flugplatz erreichen werde. Zirka vier Kilometer östlich vom Zielflugplatz liegt ein weiteres Fluggelände, der Sonderlandeplatz Iserlohn-Sümmern. Er hat eine 800 Meter lange Grasbahn mit Ausrichtung 05/23. Zu dieser Zeit ist dort kein Flugleiter anwesend.

Die von der DFS aufgezeichneten Radardaten, die vom Flug der C42B vorliegen, lassen erkennen, dass das UL etwa um 13.38 Uhr, rund 1,5 Nautische Meilen vor dem Flugplatz Sümmern, nach Norden abdreht und den Sinkflug einleitet. Dann kehrt die Maschine zurück auf den vorherigen Kurs Richtung Südwesten und sinkt weiter, die Geschwindigkeit über Grund geht von knapp 150 km/h auf 130 km/h zurück. Die Vermutung liegt nahe, dass der Prüfer auf dem Sonderlandeplatz noch eine Notlandeübung plant. Das letzte aufgezeichnete Radarsignal um 13.40 Uhr zeigt eine Speed von 59,9 Knoten, etwa 110 km/h.

Augenzeugen berichten, wie das UL aus nördlicher Richtung kommend in einer Linkskurve den an den Flugplatz angrenzenden Wald überfliegt, offenbar beim Versuch, die Bahn in Richtung 05 anzusteuern. Doch das UL überschießt die Piste. Aus einer Höhe von zehn bis zwanzig Metern kippt der Zweisitzer dann plötzlich über die rechte Tragfläche ab und stürzt zu Boden. 15 Meter südöstlich der Schwelle zur »05« bohrt sich das Luftsportgerät 25 Zentimeter tief in einen Kohlacker, dabei wird der Motor nach



Flugverlauf Auf dem Rückweg steuert der Pilot den Sonderlandeplatz Iserlohn-Sümern an. Offenbar soll hier eine Notlandung simuliert werden



Bewährt Die C42 von Comco Ikarus ist ein Bestseller unter den Ultraleichtflugzeugen. Zahlreiche Vereine und Flugschulen schätzen den Allrounder dank seiner gutmütigen Flugeigenschaften als zuverlässiges Muster zur Ausbildung von UL-Piloten

oben abgeknickt und die Kabine eingedrückt. Beide Insassen können schwerverletzt aus dem Wrack geborgen werden, doch während der Prüfling den Absturz überlebt, erliegt der Prüfer im Krankenhaus später seinen Verletzungen.

Die Ermittler der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) finden keine technischen Defekte, die für den Absturz ursächlich sein könnten. Der Tank der C42 enthält mit rund 30 Litern ausreichend Kraftstoff, auch die Vergaser sowie die vier oberen Zündkerzen zeigen bei einem Test keine Auffälligkeiten, die für einen eventuellen Motorsausfall hätten sorgen können. Die Landeklappen der abgestürzten Maschine stehen auf Stellung 1, der vom Hersteller für Reiseflug empfohlenen Position – eingefahren.

Defizite bei Weight & Balance

Beim Ermitteln der Massen stoßen die Unfalluntersucher auf Unstimmigkeiten. Die Leermasse der Unfallmaschine, im letzten Wägebbericht mit 295,7 Kilogramm angegeben, erscheint noch plausibel: Als das Wrack beim Abtransport gewogen wird, zeigt die Skala 320 Kilogramm, allerdings inklusive einer restlichen Treibstoffmenge von 25 bis 30 Litern.

Eklatant unterschiedlich zu den tatsächlichen Werten sind dagegen die in der Massenberechnung zum Prüfungsflug aufgelisteten Gewichte der Insassen: 75 Kilogramm für Sitz 1, den Prüfling, und 80 Kilogramm für den Prüfer auf Sitz 2. Mit diesen Werten kä-



Restmenge Der Tank der verunglückten C42B mit 25 bis 30 Litern Sprit bleibt glücklicherweise heil, zu einem Brand kommt es nicht

me das UL auf eine MTOM knapp unterhalb der zulässigen 472,5 Kilogramm. Doch die beiden Personen wiegen laut den medizinischen Unterlagen mehr: 86 Kilogramm der Prüfling, 108 Kilo der Prüfer. Damit kommt die C42B mit mutmaßlich 38 Litern Sprit vor dem Start auf ein Abfluggewicht von 517,7 Kilogramm, also ist sie um 45,2 Kilo überladen. Der Flug, zumal für die praktische Prüfung, hätte auf dieser Grundlage nicht durchgeführt werden dürfen, auch wenn der Schwerpunkt bei dieser Masse noch immer im zulässigen Bereich lag.

Als Absturzursache gibt die BFU an, dass das UL beim Kurven in Bodennähe in einen überzogenen Flugzustand geraten sei. Bei der geringen Höhe blieb den Piloten kein Spielraum mehr, ihn wieder auszuleiten. Auch das Rettungsgerät hätte so tief über dem Boden nicht mehr helfen können. Mit zum Unfall beitragen habe die Überladung der Maschine, so die BFU. ■



SCHRLÄGLAGE

In Kurven steigt die Stallspeed. Kritisch ist das in Bodennähe, etwa beim Landeanflug: Große oder abrupte Ruderausschläge bei wenig Speed, um ein Überschießen der Bahnachse auszubügeln, können dann katastrophal enden.