

# Untersuchungsbericht

3X089-0/98  
März 2001

## Sachverhalt

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 10. Mai 1998  
Ort: Ottengrüner Heide  
Luftfahrzeug: Flugzeug  
Hersteller / Muster: Cessna F 150 K  
Personenschaden: beide Insassen leicht verletzt  
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört  
Drittsschaden: leichter Forstschaden

### Flugverlauf

Um das Interesse des Inhabers einer Lizenz für dreischachsgesteuerte Luftsportgeräte zu einer weiterführenden Ausbildung im Motorflug zu wecken, absolvierte ein Motorfluglehreranwärter mit ihm zunächst ein paar Platzrunden auf einer Cessna F 150.

Im Anfangssteigflug, nach einem vierten, normal verlaufenen Durchstartmanöver auf der 650 m langen Asphaltbahn 11 des Sonderlandeplatzes, übernahm der Fluglehrer die Steuerung des Hochdeckers, die er bis dahin weitgehend dem zukünftigen Schüler überlassen hatte, als dieser ihn in ca. 40 - 50 m GND beim Überfliegen eines Waldstückes auf eine geringe Vorwärtsgeschwindigkeit aufmerksam machte. In einer von ihm zügig eingeleiteten Linkskurve kippte die Cessna ab und stürzte senkrecht zwischen Bäume eines Hochwaldes.

Während das Flugzeug durch Baumberührung und Aufprall auf den Waldboden zerstört wurde, erlitten die

Insassen, die beide mit Bauch- und Schultergurten angeschnallt waren, nur leichte Verletzungen.

### Untersuchung

Der Unfall wurde vor Ort von einem Beauftragten der BFU untersucht. Es wurden von der Besatzung weder technische Mängel am Flugzeug geltend gemacht noch solche bei der Untersuchung festgestellt.

Nach den Schnittspuren in einem Baumstamm lief das Triebwerk unmittelbar vor dem Aufprall auf den Waldboden unter Leistung. In den Tanks befand sich ausreichend Kraftstoff. Die Landeklappen wurden in eingefahrener Position vorgefunden. Schwerpunkt und Abflugmasse lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

## Beurteilung

Zu den theoretischen Handbuchwerten belegten vorausgegangene Starts mit einem weiteren Flugschüler die ausreichende Leistung der nicht übermäßig stark motorisierten Cessna für ein sicheres Überfliegen des 210 m hinter dem Pistenende beginnenden Hochwaldes unter den gegebenen Luftdichteverhältnissen.

Der zukünftige Motorflugschüler hatte in den drei Jahren zuvor 80 Stunden Flugerfahrung auf modernen Ultraleichtflugzeugen erworben, deren vergleichsweise einfache Handhabung und harmlose Flugeigenschaften leichten Motorflugzeugen - insbesondere der Cessna 150 - grundsätzlich gleichzusetzen sind. Je nach Trimmzustand dürften aber die Handkräfte für die Betätigung des Höhenruders ungewohnt etwas höher

gewesen sein. Daher ist wahrscheinlich, dass er aufgrund seiner Gesamtflugerfahrung die Verringerung der Geschwindigkeit zwar bemerkte, ohne Mustererfahrung aber dem zunehmenden Höhenruderdruck am Steuerhorn nach dem Durchstarten nicht konsequent entgegen wirkte, bzw. von sich aus auch nicht trimmte.

In der Phase des langsamen Fluges trat der Strömungsabriss während der zügig eingeleiteten Linkskurve ein, die der Fluglehrer als notwendig ansah, um das Flugzeug frei von dem Waldstück zu steuern, über dem es sich gerade befand.

## Schlussfolgerungen

Die Handlungsweise des Fluglehrers in der Situation eines Steigfluges mit erkennbar geringer Fahrt führte zur Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit im Kurvenflug.

Untersuchungsführer      F. Kühne