

Untersuchungsbericht

3X225-0/99
Januar 2001

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29. August 1999
Ort:	Cham-Janahof
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau, Cri-Cri MC 15/1537
Personenschaden:	Flugzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	leichter Flurschaden

Flugverlauf

Der Flugzeugführer startete um 15:03 Uhr auf der Startbahn 10 des Segelflugplatzes Cham-Janahof, um im Rahmen einer Luftfahrtveranstaltung sein Flugzeug dem Publikum vorzuführen. Er wendete außerhalb des Flugplatzes und flog nördlich der Startbahn in 60 bis 120 m Höhe über Grund in Richtung Westen. Nachdem das Flugzeug ca. 2/3 der Asphaltbahn abgeflogen hatte, führte es nach der Beobachtung mehrerer Zeugen eine Linkskurve mit großer Querneigung durch. Ein Zeuge will mit dem Einleiten der Kurve ein Hochziehen gesehen haben. Danach rollte es nach rechts und links um die Längsachse und kippte unter einem Neigungswinkel von ca. 45° nach vorn ab. Um 15:06 Uhr prallte das Flugzeug mit einem Neigungswinkel zwischen 0° und 10° und mit östlicher Flugrichtung auf dem Boden auf. Es kam nach einer Rutschstrecke von ca. 20 m ca. 58 m nördlich der Schwelle 10 zum Stillstand. Der Flugzeugführer überlebte den Absturz, verstarb jedoch noch am gleichen Tag im

Krankenhaus an den erlittenen schweren Verletzungen.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung vor Ort untersucht. Es wurden keine Mängel am Luftfahrzeug festgestellt, die den Unfall hätten erklären können.

Der verantwortliche Flugzeugführer war seit 1980 Inhaber eines Luftfahrerscheines für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern A und B. Die für die Cri-Cri erforderliche Musterberechtigung und die Beiblätter waren gültig. Der Flugzeugführer hatte die Auflage, beim Fliegen eine Brille zu tragen.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 1 000 Stunden. Auf dem Baumuster Cri-Cri flog er 20 Stunden mit 79 Starts und Landungen. Davon wurden 25 Starts und Landungen innerhalb der letzten 90 Tage durchgeführt. Vor dem Unfallflug führte er einen Platzflug in Cham durch, nachdem er aus Bruck kommend gelandet war.

Die Cri-Cri ist ein einsitziger zweimotoriger Tiefdecker in Gemischtbauweise mit festem Dreibeinwerk. Er wird von zwei Zweitaktmotoren vom Baumuster JPX PUL 212 DZ mit je einer Leistung von 11 KW (15 PS) bei 6000 U/min. angetrieben. Das Flugzeug hat eine Spannweite von 4,90 m und eine Länge von 3,91 m. Es war entsprechend FAR 23, Kategorie Normalflugzeug als Einzelstück in der beschränkten Sonderklasse zugelassen. Es wurde unter einer „Vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ)“ betrieben.

Die Ruderkräfte aller Steuerruder werden bei diesem Baumuster durch Gummizüge simuliert, da die aerodynamischen Kräfte sehr gering sind. Zitat aus dem Flughandbuch: „Die Signale für ein bevorstehendes Überziehen sind sehr schwach. Das Abkippen selber ist ziemlich heftig und kann auch etwas unsymmetrisch

sein. Die Fluglage kann sich um 20-30° seitlich verändern. Die Maschine fängt sich nach dem Nachlassen der Steuersäule sofort ab. Der Höhenverlust beträgt ca. 180 ft (60 m)“.

Das Unfallflugzeug wurde vom Flugzeugführer im Amateurbau hergestellt und zum Teil selbst erprobt. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 31 Stunden und 92 Starts und Landungen. Vom Flugzeugführer, der gleichzeitig auch Eigentümer und Halter des Luftfahrzeuges war, wurden kurz vor dem letzten Flug noch Wartungsarbeiten am Flugzeug durchgeführt.

Zum Unfallzeitpunkt kam in Cham-Janahof der Wind aus 073° mit im Mittel 12 kt. In Böen wurden ca. 20 kt erreicht. Der Flugplatz liegt ca. 700 m südlich der Bebauung der Stadt Cham. Es sind geländebedingte Verwirbelungen vorhanden gewesen. Die Sicht betrug über 10 km, die Wolkenuntergrenze der 4/8 Bedeckung 2500 ft über Grund, die Temperatur 21° Celsius und der Luftdruck 1018 hPa.

Vor dem Start der Cri-Cri meldete sich der Flugzeugführer über Funk bei der Infostelle. Er gab jedoch nicht die Einzelheiten seines Vorhabens an. Eine spätere Information der Infostelle, dass sich eine Cessna beim Zurückrollen auf der Startbahn befände, bestätigte er nicht. Neben der normalen Platzfrequenz - diese wurde im Funkgerät der Cri-Cri gerastet vorgefunden - war für die Luftfahrtveranstaltung eine gesonderte Frequenz für die Vorfühflugzeuge eingerichtet worden. Möglicherweise hatte der Flugzeugführer nach dem Abheben auf diese Frequenz umgeschaltet und später erst auf die Platzfrequenz zurückgeschaltet. Deshalb hörte und bestätigte er die Information nicht.

Der Flugplatz Cham-Janahof ist ein Segelfluggelände mit einer 1000 m langen Start- und Landebahn. Der östliche Teil ist auf einer Länge von 600 m und einer Breite von 6 m asphaltiert und wurde für Start und Landung am Tage der Luftfahrtveranstaltung genutzt. Der westliche Teil ist geschottert. Nördlich der gesamten Start- und Landebahn wurde ein Vorführraum mit einer Breite von 250 m und einer Länge von 1000 m eingerichtet.

Am östlichen Ende der Start- und Landebahn befinden sich die Flugplatzgebäude. In diesem Bereich hielt sich die Mehrzahl der Zeugen auf, die bei der Untersuchung vor Ort eine Aussage über den Flugverlauf machen konnten. Ein Zeuge befand sich bei seiner Beobachtung am südlichen Bahnrand der Asphaltbahn, etwa bei der Halbbahnmarkierung.

Die Obduktion des Flugzeugführers führte zu keinen unfallursächlichen Erkenntnissen. Für ihn war der Unfall wegen der schweren Verletzungen nicht überlebbar.

Im Laufe der Untersuchungen wurde vom Anwalt der Witwe und von ihr selbst auf die auf der Piste zurückrollende Cessna hingewiesen. Sie habe dort während der Vorführung nicht sein dürfen und sei deshalb ursächlich für den Unfall. Nach Meinung der Frau hätte

ihr Mann landen wollen und wäre durch dieses Flugzeug behindert worden.

Beurteilung

Das Flugzeug war ordnungsgemäß zugelassen und nachgeprüft. Der Flugzeugführer war berechtigt den Flug durchzuführen. Der Fluggewichtsschwerpunkt und die Abflugmasse waren innerhalb der zulässigen Grenzen.

Warum der Flugzeugführer die Linkskurve, die zum Unfall führte, geflogen hat, ist unklar. Der subjektive Eindruck von Augenzeugen war, dass es sich um eine Umkehrkurve oder eine Kurve in den Queranflug handelte. Eine Information über Funk über sein Vorhaben hat der Flugzeugführer nicht gegeben. Bei der Durchführung der Linkskurve war der Flugzeugführer möglicherweise durch ein sich auf der Bahn befindliches Flugzeug abgelenkt. Die große Querlage könnte damit zusammenhängen, dass der Flugzeugführer vermeiden wollte, über die Start- und Landebahn nach Süden in die Nähe der Zuschauer zu kommen. Die Auswirkung einer Bö ist ebenfalls nicht auszuschließen. Das beobachtete Verhalten des Flugzeuges während und nach der Kurve deutet auf einen Strömungsabriss aufgrund einer für die Fluglage und die herrschenden böigen Windverhältnisse zu geringen Geschwindigkeit hin.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugzeugführer die Überziehgeschwindigkeit nicht beachtete und deshalb das Flugzeug in den überzogenen Flugzustand geriet. Eine Ablenkung durch ein anderes Luftfahrzeug am Boden ist nicht auszuschließen.

Untersuchungsführer Heinrich H. Niebaum

Untersuchung vor Ort Gustav Sandbichler