

# Untersuchungsbericht

3X414-0/96  
September 1999

## Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	14. September 1996
Ort:	nahe Krefeld
Luftfahrzeug:	Motorsegler
Hersteller / Muster:	Scheibe SF 25 C
Personenschaden:	Motorseglerführer und Fluggast tödlich verletzt
Sachschaden:	Motorsegler schwer beschädigt
Drittschaden:	geringer Flurschaden

## Flugverlauf

Der Motorseglerführer war um 16:15 Uhr MESZ vom Verkehrslandeplatz Krefeld-Egelsberg mit einem Fluggast an Bord in Richtung 06 zu einem privaten Rundflug gestartet. Nach ca. 25 Minuten näherte sich der Motorsegler dem Startflugplatz zur Landung in Richtung 06. Der dazu mit der Luftaufsicht geführte Funk-sprechverkehr ließ keine Besonderheiten erkennen.

Nach Angaben eines am Rollhaltepunkt 06 befindlichen Augenzeugen ging der Motorsegler nach dem Einkurven in das Endteil kurzzeitig in einen Sturzflug über, so dass er geländebedingt aus dem Blickfeld des Zeugen geriet. Er bemerkte den Motorsegler wieder in einer Höhe von 70 - 80 m in den Normalflug übergehend. Der Motorsegler überflog die Flugplatzgrenze, nach Einschätzung des Zeugen, in einer Höhe von ca. 50 m und sehr schnell. Die Störklappen waren nicht ausgefahren. Kurz hinter der Platzgrenze wurde der Gleitwinkel auf mindestens 30° vergrößert. Ein Abfangen war nicht erkennbar.

Der Motorsegler prallte um 16:45 Uhr 2 m nach der Schwelle im o.g. Winkel auf die Graspiste 06 (640 x 30 m) und kam nach einer Rutschstrecke von 21 m zum Stillstand. Beide Insassen erlitten wenige Stunden nach der Bergung aus dem Wrack den beim Aufprall erlittenen Verletzungen. Der Motorsegler wurde infolge des Aufpralles, insbesondere im vorderen Bereich, schwer beschädigt.

## Untersuchung

Die Untersuchung vor Ort wurde durch einen Beauftragten für Flugunfalluntersuchung durchgeführt.

Der Motorseglerführer (74) war seit 1974 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatluftfahrzeugführer mit Beiblatt „C“ und seit 1988 mit Beiblatt „B“ mit der fliegerärztlichen Auflage zum Tragen einer Sehhilfe. Er besaß eine Gesamterfahrung von ca. 950 Flugstunden, davon ca. 350 Stunden und ca. 400 Landungen auf dem Muster mit dem der Unfall eintrat. Innerhalb der letzten 90 Tage vor dem Unfall hatte er 8 Flüge mit einer Flugzeit von 11:46 Stunden insgesamt absolviert. Eine Obduktion wurde durchgeführt. Ergebnisse einer chemisch-toxikologischen Untersuchung lagen nicht vor.

Der Motorsegler war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen und nachgeprüft. Die Flugmasse und die zulässige Masse auf beiden Sitzen war zum Unfallzeitpunkt geringfügig überschritten. Der Schwerpunkt lag im vorderen Bereich innerhalb der zulässigen Grenzen. Der Flug, bei dem es zum Unfall kam, war lt. Bordbuch der zweite Flug des Tages mit diesem Luftfahrzeug. Für den ersten Flug von 14:28 bis 14:58 Uhr durch einen anderen Motorseglerführer mit einem Fluggast waren keine Beanstandungen vermerkt. Es wurden keine technischen Mängel festgestellt, die das Eintreten des

Unfalles begründen. Alle Beschädigungen entstanden aufprallbedingt. Auffällig waren die Stellung der Höhenrudertrimmung (Bedienhebel und Trimmklappe) in Richtung „kopflastig“ und das stärkere Verschieben und Verklemmen des rechten Steuerknüppels unter dem Instrumentenbrett (Platz des Fluggastes).

Der Start des Motorseglers war nach Durchzug eines Regenschauers erfolgt. Nach Angaben der Luftaufsicht herrschten zum Unfallzeitpunkt nachfolgende Wetterverhältnisse: Wind aus 300° mit 4 kt (Querwindkomponente 3,5 kt von links, Rückenwindkomponente 2,0 kt), Sicht über 15 km, Bewölkung 8/8 in 2 000 ft, kein Niederschlag, Temperatur 15° C und QNH 1 015 hPa.

Hinsichtlich der Flugplatz- und Umweltbedingungen wurden keine unfallrelevanten Besonderheiten festgestellt.

## Beurteilung

Die zur Durchführung des Fluges erforderlichen Dokumente des Luftfahrzeugführers waren vorhanden und gültig. Er besaß Erfahrung auf dem Muster und war ortskundig. Die Obduktion erbrachte keine zweifelsfreien Hinweise für eine unfallrelevante gesundheitliche Beeinträchtigung.

Die bei der Untersuchung vor Ort vorgefundene Stellung der Schalter und Bedienhebel im Cockpit war wegen der bestandenen Möglichkeit der Veränderung durch den Aufprall oder bei der Bergung der Insassen nicht zweifelsfrei dem Zustand vor dem Unfall zuzuordnen.

Bei einem Flugversuch mit dem gleichen Muster war ein Abfangen bei der Trimmstellung „kopflastig“ möglich.

Als Begründung für das Eintreten des Unfalles werden die o.g. geringfügige Überschreitung der zulässigen Masse, technische Mängel am Luftfahrzeug und die Wetter-, Flugplatz- und Umweltbedingungen nicht in Betracht gezogen.

Beim Flug bestand die nicht nachweisbare, aber auch nicht völlig auszuschließende Möglichkeit der gewollten oder ungewollten Behinderung des Luftfahrzeugführers in der Steuerung durch den Fluggast.

Eine zweifelsfreie Begründung für das Nicht- oder zu späte Abfangen“ des Luftfahrzeuges durch den Motorseglerführer konnte nicht ermittelt werden.

## Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Luftfahrzeugführer aus nicht nachzuweisenden Gründen den Motorsegler im Endteil nicht oder zu spät abfing.

Untersuchungsführer	Kieschnick
Untersuchung vor Ort	Giese