

Untersuchungsbericht

3 X 015-0/97
März 1999

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	07. März 1997
Ort:	bei Hahn
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper PA-28R-200
Personenschaden:	eine Person tödlich, zwei Personen schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Mit o. g. Luftfahrzeug wurde ein lokaler Trainingsflug gemäß Sichtflugregeln bei Nacht am Flughafen Hahn durchgeführt. Es war geplant, mehrere Rechtsplatzrunden zu fliegen. An Bord befanden sich zwei Besatzungsmitglieder und ein Passagier.

Im kurzen Endanflug, 1300 m vor der Schwelle der Landebahn 21, kollidierte das Flugzeug mit einem dem Flugplatz vorgelagerten Hochwald und prallte auf den Boden auf. Dabei wurde der links sitzende Flugzeugführer getötet und der rechts sitzende schwer verletzt. Der Passagier zog sich nur leichte Verletzungen zu.

Untersuchung

Im Rahmen der Untersuchung ergaben sich keinerlei Hinweise auf eine möglicherweise als Unfallursache in Betracht kommende Störung am Luftfahrzeug. Das Fahrwerk war ausgefahren, die Landeklappen wurden

in der Raste für 10° vorgefunden. Die Hebel für die Triebwerkleistung, die Luftschraubenverstellung und das Gemisch standen in den Stellungen Vollgas, kleine Steigung, reich.

Der rechts sitzende Flugzeugführer erklärte, er habe im Landeanflug plötzlich anhand der PAPI erkannt, daß das Flugzeug in zu geringer Höhe flog. Daraufhin habe er den Leistungshebel sofort nach vorne geschoben. Im gleichen Augenblick sei aber die Baumberührung erfolgt. Technische Probleme hätten am Flugzeug nicht bestanden.

Nach Aussagen des Fluglotsen funktionierte zum Unfallzeitpunkt die Anflug- und Landebahnbeleuchtung sowie die Präzisionsgleitwegbeleuchtung (PAPI) einwandfrei. Ein am Tag nach dem Unfall durchgeführter Flug mit einem Polizeihubschrauber bestätigte, daß auch die Gleitwegeinstellung der PAPI korrekt war.

Entsprechend den Wetteraufzeichnungen des Flugplatzes herrschte gutes Wetter mit einer Sicht von mehr als 10 km und Wind aus südöstlicher Richtung mit 10 Knoten.

Angaben zur Besatzung

Der links sitzende Flugzeugführer war im Besitz einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer, das zugehörige Beiblatt „A“ mit Nachtflugberechtigung und Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (CVFR) war am Unfalltag gültig. Daneben verfügte er über die Berechtigung zur praktischen Ausbildung und Einweisung von Flugzeugführern und war, Angaben des rechts sitzenden Flugzeugführers zufolge, in der Flugschule, in deren Halterschaft das Luftfahrzeug stand, als Ausbil-

dungsleiter tätig. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 580 Stunden. Der letzte Flug mit dem Unfallbaumuster datierte vom 17.07.94. Das vorliegende Flugbuch wurde seit dem 21.09.86 geführt. Keiner der darin verzeichneten Flüge war ein Nachtflug.

Der rechts sitzende Flugzeugführer war Inhaber einer Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer mit Instrumentenflugberechtigung und der Berechtigung zur praktischen Ausbildung (Lehrberechtigung). Seine Gesamtflugerfahrung betrug 2862 Stunden. Innerhalb der letzten 90 Tage hatte er 29 Landungen auf dem Unfallbaumuster absolviert.

Beurteilung

Wie die technischen Befunde und die Aussage des überlebenden Flugzeugführers belegen, funktionierten alle Systeme im Luftfahrzeug vor und während des Unfalles einwandfrei. Es muß daher davon ausgegangen werden, daß der steuerführende Flugzeugführer unbewußt den Gleitweg unterschritt, was zur Baumbeührung kurz vor der Bahn führte. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß er aufgrund mangelnder Praxis (der letzte Nachtflug lag mehr als 10 Jahre zurück) mit den bei Nacht völlig anderen optischen Eindrücken und dem Kontrollieren der Sinkrate im Endanflug anhand der Gleitwegbefeuerung nicht vertraut war.

Da der links sitzende Flugzeugführer das Unfallbaumuster länger als 24 Monate nicht geflogen hatte, durfte er dieses Muster nicht als verantwortlicher Flugzeugführer fliegen, ohne sich vorher mit einem Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten damit vertrautzumachen. Er war auch nicht berechtigt, Passagiere zu befördern, da er die gesetzlich geforderte Anzahl von Landungen bei Nacht innerhalb der letzten 90 Tage nicht erfüllt hatte. Der rechts sitzende war Inhaber einer Lehrberechtigung und durfte aufgrund seiner Flugerfahrung den Flug durchführen. Da nach Aussage des Fluglotsen der Flug als Trainingsflug deklariert war, ist der auf dem rechten Sitz befindliche Flugzeugführer als verantwortlicher Luftfahrzeugführer anzusehen. Ob diesem der Umstand, daß der links sitzende den Flug nicht durchführen durfte, bekannt war, war nicht Gegenstand der Untersuchung.

Untersuchungsführer	Hasenfuß
Untersuchung vor Ort	Friedemann, Friedrich