

Untersuchungsbericht

CX014-0/99
November 2000

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28.Juli 1999
Ort:	nahe Deißlingen/ Baden-Württemberg
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Pilatus, P3-05
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer tödlich verletzt
Sachschaden:	zerstört
Drittschaden:	keiner

Flugverlauf

Um 14:35 Uhr Ortszeit startete der Flugzeugführer auf der Startbahn 05 des Verkehrslandeplatzes Schweningen zu einem Flug nach Sichtflugregeln nach Günzburg-Donauried. Kurze Zeit später meldete er sich auf der Platzfrequenz und teilte mit, dass er Probleme habe, sinke und um ein QDM bitte. Die Art der Probleme nannte er nicht. Zeugen beobachteten zur gleichen Zeit, wie das Flugzeug, offenbar der Bahnlinie Schweningen-Rottweil folgend, in ca. 40 m über Grund Richtung Rottweil flog. Kurz darauf wurde es in Gegenrichtung fliegend erneut von den Zeugen beobachtet. Gegen 14:39 Uhr stürzte das Flugzeug ca. 7 km vom Flugplatz Schweningen entfernt und ungefähr in Abflugrichtung in der Nähe von Deißlingen neben einem Bahndamm auf eine Wiese. Dabei wurde es zerstört und der Flugzeugführer, der allein im Flugzeug war, tödlich verletzt.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung in Zusammenarbeit mit der zuständigen Staatsanwaltschaft untersucht. Das Luftfahrt-Bundesamt war bei der Beschaffung von medizinischen Daten behilflich.

Der Luftfahrzeugführer war seit 1996 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer mit dem Beiblatt A. Außer der Musterberechtigung für einmotorige, kolbengetriebene Landflugzeuge bis 2000kg Abflugmasse, besaß er die Musterberechtigungen für die Piper- und die Cessnaserie. Er war weiterhin berechtigt, kontrollierte Sichtflüge durchzuführen. Sein Beiblatt war zum Unfallzeitpunkt gültig mit der Auflage, eine Sehhilfe beim Fliegen zu tragen. Seine Flugerfahrung konnte wegen fehlender Unterlagen nur schwer rekonstruiert werden. Es besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 150 Stunden mit 350 Starts und Landungen. Auf der Pilatus P 3 hatte er laut Bordbuch 3 Stunden mit 3 Starts und Landungen geflogen.

Die Pilatus P 3 ist ein Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit Einziehfahrwerk. Sie wurde von einem Lycoming-Kolbentriebwerk GO-435-C2A2 mit einem Hartzell-Dreiblattpropeller angetrieben. Das Flugzeug war als Trainer für die Schweizer Luftwaffe konzipiert und eingesetzt. Das Unfallflugzeug war 1957 gebaut und nach der Aussonderung mit ziviler Zulassung geflogen worden. Es hatte eine Gesamtflugzeit von 3298 Stunden und 2162 Starts und Landungen. Im Juni 1999 wurde das Flugzeug von einem Luftfahrzeugprüfer einer Untersuchung unterzogen und die dabei festgestellten Mängel von einem autorisierten luftfahrttechnischen Betrieb behoben.

Das Triebwerk wurde im Auftrag der Staatsanwaltschaft untersucht. Es wurden keine Mängel daran festgestellt. Ebenfalls verlief die Untersuchung der sicher-

gestellten Kraftstoffproben auf Kondenswasser ohne Befund. An den übrigen Teilen des Flugzeuges wurden ebenfalls keine Mängel festgestellt, die den Unfall hätten erklären können.

Das Wetter am Unfallort entsprach den Sichtwetterbedingungen mit einer Sicht über 10 km, Wind aus ca. 050° mit 6 kt und einer Wolkenuntergrenze von 3500 ft über dem Meeresspiegel, d.h. 1500 ft über Grund.

Der Funkverkehr beim Start verlief nach anfänglichen Schwierigkeiten normal. Der spätere Funkspruch mit der Bitte um eine Peilung war schwer zu verstehen. Er wurde aufgezeichnet, konnte aber wegen fehlendem Zeitcode nicht zeitlich zugeordnet werden. Der Flugplatz Schweningen ist nicht mit einem Peiler ausgerüstet, so dass eine Peilung nicht erfolgen konnte.

Der Flugzeugführer wurde obduziert. Hierbei wurde festgestellt, dass er vor längerer Zeit einen Herzinfarkt erlitten hatte. Frische Blutungen, die jedoch zeitlich nicht zuzuordnen waren, wiesen auf die Möglichkeit eines erneuten Infarkts hin. Nachforschungen ergaben, dass der 1. Infarkt 17 Tage nach der letzten Flugtauglichkeitsuntersuchung im Dezember 1997 stattgefunden hatte. Nach vierwöchigem Krankenhausaufenthalt und anschließender Nachbetreuung fühlte der Flugzeugführer sich weitgehend beschwerdefrei und belastbar.

Beurteilung

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen und Ermittlungen kann davon ausgegangen werden, dass ein technischer Mangel am Luftfahrzeug unwahrscheinlich ist. Der Flugzeugführer besaß eine geringe Flugerfahrung auf dem Flugzeugmuster.

Der 1997 erlittene Herzinfarkt machte vom Grundsatz her fluguntauglich. Um die Flugtauglichkeit wieder zu erlangen, wäre eine erneute Vorstellung bei einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle erforderlich gewesen, die nicht erfolgte. Ein Zusammenhang mit einem unmittelbar vor dem Unfall erlittenen Infarkt ist nicht nachweisbar. Die medizinischen Befunde lassen jedoch eine Bewusstseinsstörung vor dem Unfallereignis möglich erscheinen.

Schlussfolgerungen

Die Ursache des Unfalles ist nicht feststellbar. Eine gesundheitliche Beeinflussung ist nicht auszuschließen.

Untersuchungsführer	Heinrich H. Niebaum
Untersuchung vor Ort	Friedrich Ellinger