



**Schwierige Bergung:** Die Rettungskräfte müssen sich mit Motorsägen und Äxten einen Weg zum Wrack bahnen



**Auf zum Blindflug:** Die Aufnahme des Passagiers Minuten vor dem Start der Unfallmaschine lässt einen schauern

FOTOS: SICHERHEITSUNTERSUCHUNGSSTELLE DES BUNDES (1)

telefon Hilfe. Der Unfall ist indessen schon bemerkt worden; ein weiterer Pilot am Platz sah dem Start zu, hörte kurz darauf ein Krachen und zog die richtigen Schlüsse. So sind Ersthelfer rasch vor Ort; Rettungskräfte bringen den schwer Verletzten ins Landeskrankenhaus Krenn. Der Pilot jedoch stirbt noch an der Unfallstelle.

Die Ermittler der österreichischen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) nehmen Aussagen mehrerer Zeugen zu Protokoll. Aus der Aussage des Flugbetriebsleiters, der angibt, den Piloten auf den dichten Nebel hingewiesen zu haben, ergibt sich ein Widerspruch zu den Verfahren für einen sicheren Betrieb am Platz. Nach den Auflagen der behördlichen Genehmigung hätte der Flugplatz geschlossen bleiben müssen, die Cessna nicht starten dürfen, da die Bedingungen für einen Sichtflug nicht gegeben waren.

### Weitere Unstimmigkeiten

Beim Überprüfen der Berechtigungen, die der Pilot in seiner Lizenz eingetragen hatte, fällt den Ermittlern ein weiterer Widerspruch auf: Im Protokoll der letzten IR-Befähigungsüberprüfung sind bestimmte Manöver vom Prüfer als erledigt abgehakt, die sich auf dem Prüfungsflug vom Flugplatz Krenn-Langenlois zum Militärplatz Tulln mangels Instrumentenlandesystem (ILS) gar nicht durchführen ließen. Bei der Verlängerung der IR-Berechtigung des Piloten auf Basis des Prüfprotokolls blieb diese Unstimmigkeit von der zuständigen Stelle (Austro Control) unentdeckt.

Eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Unfallpiloten können die Untersucher ausschließen. An der Unglücksmaschine lassen sich keine technischen Mängel feststellen, die für den Unfall ursächlich gewesen wären. Allerdings ist das Horn für die akustische Überziehwarnung nicht auffindbar, möglicherweise fehlte es bereits vor dem Unfall. Fatal in Kombination mit der fehlenden Sicht nach dem Start: Das Warnsignal hätte den Piloten beim steilen Anfangssteigflug noch auf einen drohenden Strömungsabriss hinweisen können. So aber geriet die Cessna in geringer Höhe in einen überzogenen Zustand, aus dem sie sich nicht mehr ausleiten ließ.

# Start ohne Sicht

**MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN** Ein Pilot löst das Geburtstagsgeschenk für einen Freund ein: ein Tagesausflug mit der Cessna von Krenn nach Tirol. Die beiden starten, obwohl dichter Nebel herrscht

TEXT **Samuel Pichlmaier**

Es gibt Flugunfälle, die schier ratlos machen, weil die Ursache so greifbar, das Unglück so leicht vermeidbar scheint. Doch statt mit dem Finger auf den oder die vermeintlich Schuldigen zu zeigen, ist es klüger zu überlegen, wie man selbst in einer ähnlichen Situation reagiert hätte. Neben technischem Versagen ist vor allem das menschliche Leistungsvermögen häufige Ursache von Fehlern, manchmal mit schlimmen Folgen, wie bei einem Unfall im niederösterreichischen Krenn.

Am Morgen des 20. Oktober 2013 holt sich der Pilot einer Cessna 172R auf dem Privatflugplatz Krenn-Langenlois die Bordpapiere im Gebäude der Flugleitung ab. Er will mit einem befreundeten Passagier nach St. Johann in Tirol. Den Ausflug hat er seinem Freund zum Geburtstag geschenkt. Dieser ist am Vortag extra angereist und hat den Abend mit der Familie des Piloten verbracht.

Doch am folgenden Tag will das Wetter nicht mitspielen: Der Flugplatz ist am Morgen noch von tief liegenden Nebelschichten eingehüllt. Zwar beginnen sich diese aufzulösen, doch die Sichtweite ist noch unter 100 Meter, als die beiden den Turm

betreten. Der Flugbetriebsleiter weist den Piloten auf den Nebel hin und schlägt vor, den Flug zu verschieben. Doch der Cessna-Pilot, der auch die Berechtigung zum Instrumentenflug besitzt, winkt ab: »Mit einem Schwupps sind wir über den Rest der Nebelschicht drüber.« Der Flugbetriebsleiter belässt es bei dem Hinweis. Der Passagier vertraut völlig seinem Freund, mit dem er noch nie zuvor geflogen ist.

Offenbar will der Pilot den lang gehegten Plan kurz vorm Start nicht aufgeben – ein Verhalten, das die Fliegerszene umgangssprachlich als »get there-itis« kennt und das Experten als sozialen oder situativen Druck beschreiben, der das Risikoverhalten negativ beeinflusst.

### Im dichten Nebel

Pilot und Passagier ziehen kurz darauf die Maschine aus dem Hangar und bereiten sich auf den Start vor. Der Passagier filmt die Startvorbereitungen mit einer Videokamera und befestigt diese schließlich mit einem Saugnapf auf der Oberseite des Instrumentenpanels. Der Pilot betankt das Flugzeug, anschließend rollt die Cessna zum Rollhalt der Piste 11, der Pilot meldet

»abflugbereit«. Um 10.25 Uhr startet der Hochdecker und verschwindet schon kurz nach dem Abheben im dichten Nebel.

Der 57-Jährige zieht den Hochdecker in einen steilen Steigflug. Der Passagier erinnert sich, dass es ihn »regelrecht in den Sitz gedrückt« habe. Dabei löst sich die Videokamera aus ihrer Halterung und landet auf den Oberschenkeln des Mitfliegers, der sich vorbeugt, um sich mit dem Gerät zu beschäftigen. Ob der Pilot dadurch abgelenkt wird, lässt sich im Nachhinein nicht mehr klären. Nach wenigen Augenblicken hört der Passagier ein Rascheln, blickt auf

und sieht Bäume vor sich, mit denen die Maschine unmittelbar darauf zusammenstößt. Die Cessna stürzt in einem Waldgebiet nördlich des Flugplatzgeländes ab.

Durch die Wucht des Aufpralls werden Pilot und Passagier schwer verletzt. Der Passagier bleibt bei Bewusstsein, spricht seinen Freund an, der aber nicht reagiert. Als der Passagier das aus den beschädigten Tanks austretende Benzin hört und riecht, bekommt er Angst, dass die Maschine Feuer fangen könnte. Trotz großer Schmerzen befreit er sich aus dem Wrack. Von einer nahen Waldlichtung ruft er über sein Mobil-



**Jähres Ende:** Kurz nach dem Start stürzt die Cessna in einen Wald. Der Pilot kommt ums Leben, der Passagier überlebt den Unfall schwer verletzt