



Knapp verfehlt: Die Cessna stürzt direkt neben der Autobahn A28 ab



Aufschlag: Ohne angelegte Schultergurte prallen Pilot und Passagier mit voller Wucht auf das Panel. Die Verletzungen sind verheerend, für den Piloten tödlich

Sorglos ins Unglück

MENSCHLICHES VERSAGEN Eine Cessna 172 startet mit vier Personen zum Rundflug über Norddeutschland. Der Pilot missachtet dabei gleich mehrere Grundregeln

TEXT **Samuel Pichlmaier**

Einfach mal drauf losfliegen und dabei selbst elementare Verhaltensregeln für sicheres Fliegen missachten – wie gefährlich das ist, zeigt der Unfall einer Cessna F172N am 12. April 2015 in Oldenburg-Hatten (EDWH). Gegen Mittag schiebt der Pilot den Hochdecker aus dem Hangar. Geplant ist ein Rundflug zum Wohnort seiner drei Passagiere. Nach der Vorflugkontrolle und dem Einstieg hilft der Pilot den Gästen beim Anlegen der Gurte. Als der Passagier auf dem rechten vorderen Sitz nach dem Schultergurt greift, winkt der Pilot jedoch ab. Dieser Gurt werde nur bei Kunstflug gebraucht, man müsse ihn nicht anlegen.

Die vollbesetzte Maschine rollt kurz darauf zum Rollhalt der Graspiste 06, der Pilot lässt den Motor dort einige Minuten warmlaufen und meldet seine Absicht zu starten. Der Flugleiter weist ihn darauf hin, dass momentan die Piste 24 in Betrieb sei. Zwar sei es derzeit gerade windstill, so der Flugleiter, den ganzen Tag habe es aber mit 10 bis 15 Knoten aus 240 Grad geweht. Der Cessna-Pilot will dennoch seinen Startlauf auf der »06« beginnen. Die Bahn hat eine Länge von 778 Metern, doch sind nur 666 für den Start nutzbar.

Bereits wenige Sekunden nachdem er den Gashebel nach vorn geschoben hat, bemerkt der Pilot offenbar, dass nun von Windstille keine Rede mehr sein kann: »Er (der Wind) hat sich schon wieder geändert«, sagt der 69-jährige in diesem Augenblick.

Einen Grund, den Start abzubrechen, sieht er darin allerdings nicht.

Die Cessna hebt erst weit hinter der Halbbahnmarkierung ab. Nach dem Take-off sackt die Maschine zunächst leicht durch und kippt über einem Teich in Verlängerung der Piste kurzzeitig nach links. Dann kollidiert der Hochdecker mit den ersten Büschen und Sträuchern am Rand des Abflugkorridors. Kurz darauf stürzt die Maschine senkrecht auf einen Damm an einem Wassergraben, direkt an der Bundesautobahn 28, nur 1440 Meter vom Startpunkt entfernt.

Beim Aufprall stirbt der Pilot die drei Fluggäste werden schwer verletzt. Gravierend für die Insassen ist insbesondere die Stauchung der gesamten Zelle. Das Triebwerk wird durch den Crash in die Kabine

gedrückt. Das Instrumentenbrett ist stark verformt, viele Bedienelemente sind aus der Halterung herausgerissen. Sogar die beiden Steuerhörner sind abgebrochen.

Überladen, falsch konfiguriert

Bei ihren Ermittlungen stellen Experten der BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen) eine ungewöhnliche Differenz zu der nach Flughandbuch für die gegebenen Bedingungen berechneten Startrollstrecke fest: Bei einer maximalen Abflugmasse von 1043 Kilogramm, 55 Knoten Abhebegeschwindigkeit, 10 Grad Klappen und Windstille ergibt sich eine Startrollstrecke von gerade mal 261 Metern. Mit 10 Knoten Rückenwind sind es laut Handbuch 374 Meter. Tatsächlich brauchte die Cessna aber 520 Meter bis zum Abheben.

Ähnlich ist die Differenz beim Höhengewinn: Mit eingefahrenen Landeklappen und 10 Knoten Rückenwind sollten bei einem Steigflug über 920 Meter – der Strecke bis zur ersten Kollision mit Bäumen – etwa 66 Meter Höhengewinn möglich sein. Die Unfallmaschine schaffte maximal 15 Meter.

Die Untersuchung des Motors ergibt keinerlei Hinweis auf Probleme. Einen

Grund für die miserablen Leistungswerte finden die Experten im Wrack der Cessna. Dort steht die zuletzt gerastete Position der Landeklappen auf 17 Grad, das Handbuch sieht maximal 10 vor. Ein fataler Bedienfehler, der der Maschine zusätzlich zum wohl doch vorhandenen Rückenwind den Startlauf verlängerte.

Einen eher geringen Einfluss wird die um zirka 37 Kilo überschrittene maximale Abflugmasse gehabt haben. Bodennahe Verwirbelungen und Leeeffekte durch die etwa 20 Meter hohen Bäume am Rand des Abflugkorridors dürften die Performance der Cessna zusätzlich beeinträchtigt haben.

Mit rund 440 Flugstunden hatte der Pilot zwar eine gute Basis, so die Ermittler, innerhalb der letzten 20 Jahre brachte er es aber nur auf durchschnittlich neun Stunden pro Jahr. Seinen aktuellen Trainingsstand schätzen sie daher als eher gering ein.

Vor allem ergibt sich im Gesamtbild eine fatal nachlässige Einstellung des Piloten in Sachen Sicherheit. Ob er mit korrekt angelegtem Gurt überlebt hätte, ist bei der Schwere seiner Verletzungen fraglich. Doch ahnungslose Passagiere am Anlegen des Schultergurts zu hindern, zeugt von einem atemberaubenden Leichtsinn. Ohne diesen Eingriff wären die Verletzungen des überlebenden Passagiers neben dem Piloten bei Weitem nicht so schlimm gewesen.

Das unpräzise Setzen der Klappen passt ebenso in diese Bild wie das Beharren auf einer Pistenrichtung mit Rückenwindrisiko. Und schließlich: Ein Pilot muss bei jedem Start eine klare Vorstellung davon haben, nach welcher Strecke seine Maschine abheben sollte – und er muss den Start sofort abbrechen, wenn dieser Wert überschritten wird. ❑❑❑

