

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	03. März 2003
Ort:	Malsch-Völkersbach
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper PA-28-181
Personschaden:	Pilot und Fluggast tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Forstschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X011-0/03

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Mit einem Fluggast an Bord startete der verantwortliche Fluggast in Egelsbach zu einem privaten Reiseflug nach Basel-Mülhausen. Für den Flug in die Schweiz, der nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden sollte, hatte er einen Flugplan aufgegeben, aus welchem hervorging, dass er die Strecke über die Funkfeuer (VOR) RID und KRH geplant hatte.

Im Anschluss an die Betankung der Piper mit 68 l Kraftstoff erfolgte der Start um 12:24 Uhr¹. Der Flugweg bis in das Unfallgebiet entsprach der Planung.

Nach Passieren des VOR KRH setzte der Pilot mit 208° den Kurs zunächst in Richtung Basel-Mülhausen fort. Bei Annäherung an höher gelegene nördliche Ausläufer des Schwarzwaldes, deren Berggipfel in Wolken lagen, entschied er sich jedoch zu einer Ausweichlandung in Karlsruhe-Baden. Nach drei Kreisen unmittelbar über der Autobahn Karlsruhe – Pforzheim, flog er direkt in Richtung Baden-Karlsruhe. Damit begab er sich weiter in das ansteigende Gelände des nördlichen Schwarzwaldes.

Um 13:06 Uhr informierte der Fluggastführer Frankfurt Information, dass er sich nicht mehr in Sichtwetterbedingungen (VMC) befände. Anschließend nahm er Kontakt mit Baden-Karlsruhe auf. Zwei Minuten später, während des Absetzens seiner mo-

¹ Alle angegebenen Zeiten, sofern nicht anders bezeichnet, entsprechen lokaler Zeit.

Im Bereich des Flughafens Karlsruhe-Baden herrschten mit 6 – 7 km Sicht sowie einzelnen Wolkenelementen in 800 ft zum relevanten Zeitpunkt in der herrschenden Staubbewölkung westlich des Schwarzwaldes die schlechtesten Bedingungen auf der Strecke.

Für einen Flug nach Basel durch das Rheintal waren die vom Berater genannten Sichtflugbedingungen bei Wolkenuntergrenzen zwischen 1500 und 2000 ft ohne wesentliche Einschränkungen jedoch jederzeit gegeben.

Navigationshilfen

Der Flug bis in das Unfallgebiet erfolgte über die VOR's RID und KRH. Außer dem bordseitig eingebauten GPS befand sich ein weiteres, mobiles GPS vom Typ Garmin 95 an Bord, welches auf dem Flug ebenfalls zur Navigation benutzt wurde.

Funkverkehr

Von Beginn des Fluges an wurden alle Gespräche mit Bodenfunktstellen, mit denen der Fluggastführer Kontakt hatte, aufgezeichnet.

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugweg bis zur Unfallstelle wurde von den Radarunterlagen der Flugsicherung aufgezeichnet. Eben-

so konnte die geflogene Strecke aus den Daten im Speicher des mobilen GPS-Gerätes nachvollzogen werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Nach dem Abbrechen des Funkkontaktes alarmierte der Tower Baden-Karlsruhe die Polizei Rastatt. Der sofort eingesetzte Hubschrauber war gezwungen, die Suche aufgrund der im Bereich Rheintal-Schwarzwaldanstieg herrschenden Sichtverhältnisse abbrechen zu lassen.

Eine Suche vom Boden aus, die von einem aufmerksamen Spaziergänger im dichten Nebel in der Nähe der Unfallstelle ausgeübt wurde, hatte Erfolg. Gegen 10:00 Uhr fand eine Polizeistreife das Wrack des Piper knapp unterhalb des Gipfels am Hang des Mahlberges.

Beginnend mit einer ersten Berührung der linken Tragfläche an einer Baumkrone kollidierte die Piper mit den Baumstämmen eines Hochwaldes und wurde zerstört.

Technische Mängel am Luftfahrzeug wurden bei der Untersuchung vor Ort nicht festgestellt.