

Ich bin von Augsburg nach Serres geflogen, den unmittelbar nach meinem Unfall verfaßten Bericht zitiere ich weiter unten. Eigentlich wollte ich „nur“ etwas an meiner Sauerstoff Anlage verbessern und am nächsten Tag zurückfliegen. Daraus wurde eine Woche, bei der wir dann noch ein anderes Flugzeug aus den Bäumen geborgen haben (der Pilot blieb auch unverletzt).



1. Was ist passiert?

2. Was hat dazu beigetragen?

3. Noch ein paar Gedanken

Ich bin mit unser WT9 mit 914er Motor am 23.8.25 von Augsburg EDMA nach Serres LFTM geflogen. Der ganze Flug ist mit den entsprechenden INFO bzw. ATC entsprechen der Flugplanung erfolgt. Wir haben in dem Flugzeug Sauerstoff, der kam bei FL90 bald nach dem Start dran bis zum Abstieg beim Pic de Bure.

Die nächsten Zeilen mein Bericht vom 2.9. im Original:

Der Sinkflug nach Serres wurde nach dem Pic de Bure eingeleitet, im Absinkraum östlich des Platzes einige Kreise gedreht und den Windsack beobachtet. Es gab einen leichten Rückenwind, ich kenne den Platz aber gut und bin erst vor 2 Wochen bei ähnlichen Verhältnissen im Segelflug auf die 18 gelandet.

Ich habe den Beschluß gefaßt auf die 18S zu landen und den Anflug auf Serres im Funk angemeldet. Im Gegenanflug Fahrkontrolle, Fahrwerk und Klappen gesetzt.

Im Queranflug mußte ich etwas Gas nachschieben, und habe den Motor im Endteil wieder ein Stück zurückgedreht. Klappen auf 2.

Der Anflug hat sich etwas schnell angefühlt und ich habe Klappen 3 gesetzt um abzubremesen. Ich hatte kurz vor Bahn Mitte die erste Bodenberührung, das Flugzeug wollte aber nicht „sitzen“. Als dann das Bahn Ende bedrohlich näher kam wurde mir klar, daß ich nicht mehr zum Stehen kommen werde und ich habe das Flugzeug nach links in die Richtung der Büsche gesteuert.

Ich hatte sehr viel Glück die Büsche so zu treffen, daß beide Flächen abgerissen wurden und das Flugzeug schon sehr langsam war, als die Nase den nächsten Busch traf. Es entstand nur ein kleinerer Riß in der oberen Cowling, ich konnte aussteigen.

Dann hat bald das Telefon geklingelt und die Rettungsleitstelle war dran, das ELT war losgegangen. Ich konnte versichern, daß außer einem zerstörten Flugzeug keine Schäden zu beklagen waren. Wir hatten das kleine Bediengerät einbauen lassen, so konnte ich das ELT gleich abstellen.

Ich war ziemlich geflashed und stellte mir die Frage – wie ist das jetzt zugegangen. Es konnte eigentlich nur daran gelegen haben, daß der Motor nicht ganz im Leerlauf war. Ich bin zum Flieger und konnte den Drehknopf ein gutes Stück weiter in Richtung Leerlauf drehen (stöhn).

Die französische Polizei war schnell da, Alkohol- und Drogentest, Aufnahme des Unfalls mit einem Aviatik Offizier. Die BEA (französische BfU) hat mir noch am abend eine SMS geschickt, daß der Unfall nicht weiter untersucht wird, mit der BfU habe ich telefoniert (Aktenzeichen BFU25-0828).

Die Wrackteile wurden dann nach Priedvitza zu Aerospool gebracht, dort konnte das Dynon ausgelesen werden. Damit ist ein fast vollständiges Replay möglich.

das Replay schaut dann so aus:

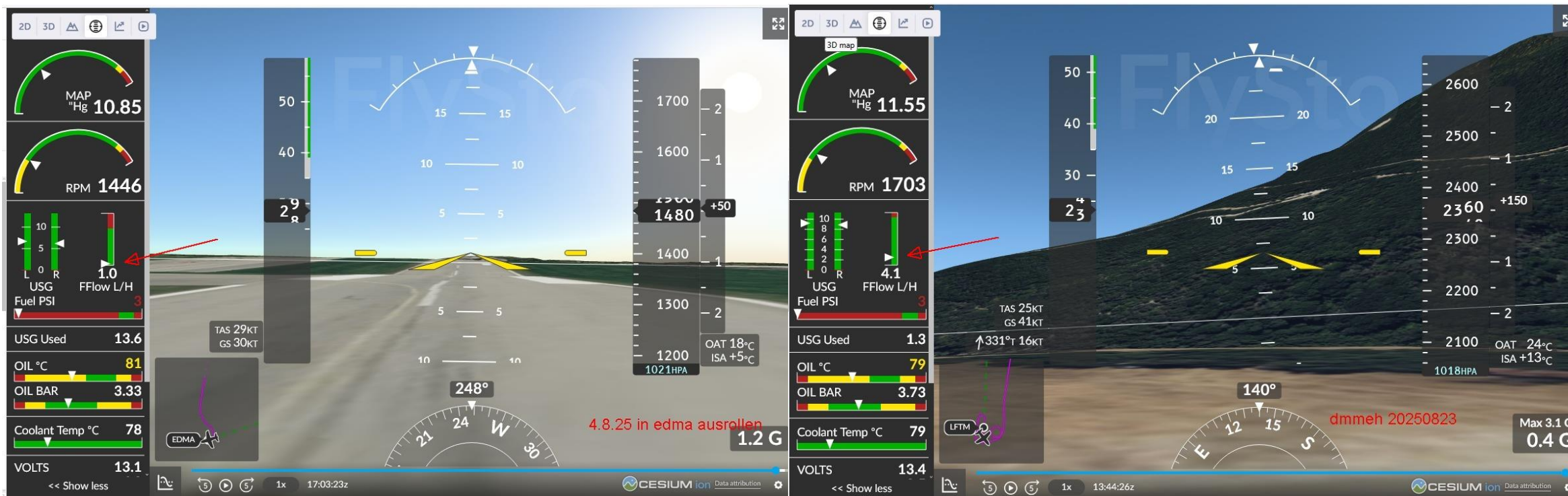


wie konnte das passieren – Schwerewelle Treffen 2026

In den Daten konnten wir die ausschlaggebende Ursache bestätigen, die Landung links ein paar Tage zuvor in Augsburg, rechts kurz vor dem Einschlag.

links Flow 1.0, RPM 1446, MAP 10.85

rechts Flow 4.1, RPM 1703, MAP 11.55



was hat beigetragen?

Es war für meinen Übungsstand ein anstrengender weil kontrollierter Flug.

Ich habe denselben Anflug nur 18 Tage vorher im Segelflug gemacht.

Der Anflug war zu eng und es mußte deshalb mit Gas nachgeholfen werden, das war eine Ablenkung im Ablauf.

Ich hatte Rückenwind und der Platz ist leicht abschüssig (das war mir bewußt, zum Schleppen landen wir immer so bei diesen Bedingungen).

Als es unerklärt schwierig wurde hatte ich einige Sekunden Blackout (Yerkes-Dodson-Gesetz), ich war nur fixiert darauf den Flieger zum Rollen zu bringen. Vielleicht hatte ich dafür den Knüppel in der rechten Hand.

Klappen 3 im Bodeneffekt war kontraproduktiv, ich bin mir nicht mehr sicher ob ich überhaupt richtig gebremst habe (ich erinnere an der Bremse herumgemacht zu haben, bin mir aber fast sicher nicht richtig).

nicht zuletzt – ich bin nicht mehr der jüngste, 71.



Das Routine Ablenkungsproblem

Wir haben auf unserer Toilette einen Timer, damit wir beim Lüften im Winter das Fenster schließen nicht vergessen.

Ich öffne das Fenster, sehe, daß die Papier Reserverolle fehlt – meine Tochter ist zu Besuch, sie braucht immer sehr viel 😊 - wir müssen Papier nachkaufen - ersetze die Reserverolle und verlasse den Raum.

Ein paar Stunden später ist es eiskalt, der Timer war nicht gestartet worden.

in meiner (ich meine mit „meine“ jetzt Eure 😊) Fliegerei --- 1 Minute besinnen für alle ...

Zusammenfassung aus einem Workshop Thread and Error Management
[TEM 2022](#) des schweizerischen Segelflugverbandes



Ihre zwei grössten Problempunkte sind zunehmende Überalterung der Piloten und die Risiken des Hangfluges. Ein Punkt, der sehr viele Fluggruppen betrifft und einen zweiten, der ganz spezifisch ist für einen Verein im Gebirge.

was könnte/sollte man lernen?

Technisch ?

Gashebel statt Drehknopf ?

am FuelFlow kann man den Leerlauf ablesen / bestätigen

Ausbildung ?

Standardisierungen bewußt machen

Lande (und Start) Selbstbriefings bewußt IMMER machen [go around](#)

Organisatorisch ?

die Fluglehrer einbeziehen, Frühjahrsbriefings nutzen

2 → Maßnahme ?

üben, auch z.B. Windenstart Abbruch, etc...

AUCH die „alten Hasen“ !

TAO2M ist ein strukturierter Ansatz für das Umsetzen von Gelerntem von Dr. Alfred Ultsch, siehe auch [FLYTOP](#) – schaut mal rein 😊 !

noch ein paar Gedanken zum Abschluß:

- ich habe im Berufsleben sehr viel Qualitätssicherung gemacht, jede Menge BfU Berichte studiert.
- in diesem Zusammenhang eine Safety Coach Schulung bei Alfred Ultsch (fly-top.de) gemacht.
(daher kommt der TAO2M Ansatz)

ich weiß das alles! es hat trotzdem gekracht. Ich habe es nur meinen Schutzengeln zu verdanken, daß ich „einfach aussteigen“ konnte. Meine Freunde in Serres meinten, jetzt hast du nochmal Geburtstag.

- es hat mich sehr zerwürfelt, mehr als nur ein „Zacken in der Krone“.
- gegen das älter werden ist kein Kraut gewachsen.
- bei den Safety Themen möchte ich anmerken, daß unsere Sportfliegerei nicht direkt mit der kommerziellen Fliegerei verglichen werden kann. Im Sport ist man grundsätzlich bereit Risiken zu übernehmen, der Fußballer mit dem Kreuzband, der Sportkletterer kann herunterfallen.
- Das heißt aber nicht, daß man sich bei den Profis nichts abzuschauen braucht.

zum Abschluß wünsche ich Euch allen, daß Ihr im Alter so gelassen und gesund auf Eure Abenteuer zurückschauen könnt wie [Reinhold Messner](#) (mein Punkt ab 7:20), immer gute Landungen 😊

