Keine weiteren Toten gefunden

Unglück Ein 76-Jähriger aus Heilbronn und ein 74-Jähriger aus Stuttgart sind vermutlich die Opfer der Flugzeug-Kollision am Sonntag. Unfall-Experten aus Braunschweig nennen noch keine Ursache. *Von Tobias Würth*

Ein Mann in einem weißen Schutzanzug hebt gestern ein Teil der Heckflosse hoch. Sein Kollege setzt ein liegen gebliebenes Wrackteil daran. Vier Experten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung schauen sich den Unglücksort genau an, sichern Beweise. Ein ganzes Feld südlich von Tüngental wurde über mehrere Hundert Meter mit Pylonen bespickt. Bis zur Absturzstelle der beiden Hobbyflugzeuge führt eine Spur von Wrackteilen, die markiert wird.

Zwei Experten ermitteln anhand der Lage der Flugzeugteile, wie die viersitzige Cirrus SR 20 auf dem Boden aufkam. Die andere Maschine brannte rund 150 Meter entfernt vollständig aus. *Foto: Tobias Würth*

Senioren im Cockpit

„Beide Flugzeuge waren am Sonntag im Landeanflug. Warum es genau zu dem Unglück kam, können wir noch nicht sagen", berichtet Holger Bienert, Sprecher der Polizei, gestern. Die Polizei geht bisher davon aus, dass die beiden Piloten starben, nachdem sich ihre Maschinen in der Luft berührten und abstürzten. Die Identität der beiden stehe nicht eindeutig fest. Es könnte sich aber im Ultraleichtflugzeug um einen 76 Jahre alten Mann aus dem Kreis Heilbronn und im Sportflugzeug um einen 74 Jahre alten Mann aus dem Raum Stuttgart gehandelt haben. Der 74-Jährige startete wohl von Stuttgart aus, der 76-Jährige in Regensburg.

„Der Tower hatte Funkkontakt zu beiden", berichtet Bienert. Beide wollten auf dem Adolf-Würth-Airport landen. Die Absturzstelle liegt 600 Meter von dem Beginn der Landebahn entfernt. Der Notruf, den die Polizei um 16.17 Uhr erhielt, wurde von einer Passantin abgesetzt. Bienert stellt klar: „Die Piloten müssen eigenverantwortlich auf Sicht fliegen."

Im Luftverkehr gibt es Regeln wie auf Straßen auch. Die Regel lautet: „Von mehreren, einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen". In einem Sicherheitshinweis auf der Homepage des Würth-Airports steht: „Die Flugleitung in Schwäbisch Hall ist kein kontrollierendes Organ im Sinne einer Flugverkehrskontrollstelle." Es gebe aber über den Funkverkehr Hinweise für Piloten. Ein Defekt am Flugzeug, menschliches Versagen, schlechte Sicht beim Anflug gegen eine tiefstehende Sonne, Missverständnisse: Weder Polizei noch die Flugplatzleitung oder die externen Experten aus Braunschweig wollen die laufenden Ermittlungen durch öffentliche Äußerungen belasten. Spielte das Alter beider Piloten eine Rolle?

„In acht Wochen werden wir einen Zwischenbericht abliefern", teilt Germout Freitag von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung in Braunschweig mit.

Bildergalerie mit Fotos der Wracks und der Untersuchungen auf **www.swp.de/absturz**

Lageplan des Flugzeugabsturzes

GRAFIK EVI BARTHELMESS; KARTE: WWW.STEPMAP.DE

Ultraleichtflugzeug und Kleinflugzeug

Bei der „Fascination d4B", der Maschine, die aus Regensburg anflog, handelt es sich um ein Ultraleichtflugzeug (UL). Die dürfen eine Abflugmasse von 472,5 Kilogramm nicht überschreiten. Sie gelten nicht als Flugzeug, sondern als Luftsportgerät.

Bei der anderen Maschine, einer Cirrus SR 20 aus Stuttgart, handelt es sich um ein Leichtflugzeug. Damit werden Kleinflugzeuge bis zu 5,7 Tonnen Abfluggewicht bezeichnet.

Beide Maschinen verfügen über ein Gesamtrettungssystem, bestehend aus einer Rakete, die einen Fallschirm öffnet. Der lässt das Luftfahrzeug samt Insassen zu Boden schweben, kam aber nicht zum Einsatz. *tob*