

## Zur Frage, wann ein Prüfer hinreichend Flugerfahrung besitzt.

## Zur Frage, wann ein fehlerhaftes Verhalten eines Prüfers beim Prüfungsflug vorliegt.

Angewandte Normen: § 128 LuftPersV

Gericht: OLG Stuttgart, Urteil vom 14. Februar 1986, Az.: 1 U 158/85

Veröffentlicht in: ZLW 1987 S. 86

---

### Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt Schadensersatz, und Schmerzensgeld wegen der bei einem Hubschrauberabsturz erlittenen Verletzungen.

Er unterzog sich nach 50 Flugstunden am 9. Oktober 1981 der praktischen Prüfung für den Erwerb der Erlaubnis für Privathubschrauberführer, die der vom Regierungspräsidium S. als Prüfungsrat bestimmte Wolfgang K. abnehmen sollte, der Inhaber eines gültigen Luftfahrerscheins für Linienflugzeugführer mit Lehrberechtigung für Berufspiloten sowie eines Luftfahrerscheins für Berufshubschrauberführer mit Lehrberechtigung für Privat- und Berufshubschrauberführer war, und zwar mit einer Gesamtflugerfahrung von über 6000 Flugstunden, davon 2020 Stunden auf Hubschraubermustern. K. verfügte außerdem über eine Fluglehrertätigkeit mit etwa 1400 Flugstunden. Vor dem Prüfungsflug wurde der Flug durchgesprochen, die navigatorische Vorbereitung des Überlandflugs überprüft und eine Wetterberatung über GAFOR (automatische Flugwettervorhersage) eingeholt. Nachdem der Kläger die Vorflugkontrolle am Hubschrauber, einer Bell 206, unter Aufsicht K.'s ohne Beanstandung ausgeführt hatte, wurden am Startplatz in Ö. zunächst Schwebeflugmanöver und Platzrunden mit verschiedenen Start- und Landeverfahren durchgeführt, ebenso verschiedene Notflugverfahren, u. a. die sog. Autorotation, ein Notverfahren, das es ermöglicht, bei Ausfall des Triebwerks den Hubschrauber unbeschädigt zu landen; dabei muß der Blattverstellhebel (Pitch) sofort in die unterste Position gedrückt werden, damit die von unten durchströmende Luft die Drehzahl der Rotoren aufrecht erhält, was durch eine hohe Sinkgeschwindigkeit erkauft wird. Bei Übungs- und Prüfungsflügen wird der Triebwerksausfall simuliert. Dieses Notverfahren führte der Kläger am Platz in Ö. selbständig durch.

Anschließend starteten Prüfer und Kläger zum Überlandflug nach R. über H., Sch. Kurz vor Sch. wies Prüfungsrat K. den Kläger an, auf 500 Fuß (ca. 150 m) über Grund abzusinken, danach gab er die Anweisung "Notlandeübung", eine Anweisung, die der Prüfer wiederholte, als der Kläger zunächst nicht reagierte. Der Kläger stellte dann den Drehgasgriff und die

Turbinenleistung auf Leerlauf. Ob er gleichzeitig oder wenige Sekunden danach den Blattverstellhebel in die unterste Position drückte, ist zwischen den Parteien streitig. Der Kläger kurvte den Hubschrauber nach rechts, um ein ihm geeignetes Gelände für die Notlandung zu erreichen. Während dieses Manövers verlor der Hubschrauber erheblich an Geschwindigkeit, die Drehzahl des Rotors verringerte sich; es entstand eine hohe Sinkgeschwindigkeit. Prüfungsrat K. konnte durch sein Eingreifen den Absturz nicht mehr verhindern. Der Hubschrauber schlug mit relativ hoher Sinkgeschwindigkeit auf und wurde beim Aufschlag und anschließendem Umkippen zerstört. Kläger und Prüfer wurden schwer verletzt. ...

Der Kläger hat [das beklagte Land auf Schadensersatz in Anspruch genommen und] vorgetragen, ... aufgrund des Unfalls seien ihm Aufwendungen in Höhe von DM 31 400,31 entstanden. Ein Schmerzensgeld von mindestens DM 200 000,- sei angemessen ...

Das Landgericht ... hat die Klage abgewiesen ...

### Aus den Gründen:

Die Berufung hat keinen Erfolg.

Das Landgericht hat die Klage mit Recht abgewiesen; denn das beklagte Land ist nicht gemäß § 839 BGB i. V. mit Art. 34 GG verpflichtet, dem Kläger den ihm infolge des Hubschrauberabsturzes entstandenen materiellen und immateriellen Schaden zu ersetzen. Der Senat folgt den

Gründen der angefochtenen Entscheidung (§ 543 Abs. 1 ZPO).

Die mit der Berufung vorgebrachten Einwendungen rechtfertigen keine andere Entscheidung.

1. Entgegen der Ansicht des Klägers fehlten dem Prüfungsrat K. nicht die in § 128 Abs. 5 der Verordnung über Luftpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (BGBl. 153, 1097) vorausgesetzten besonderen fachlichen Erfahrungen für die Abnahme der praktischen Prüfung. Wie bereits das Landgericht im Anschluß an die Feststellungen des Sachverständigen Kü. ausgeführt hat, konnte K. im Zeitpunkt des Unfalls eine

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

Flugerfahrung von 2020 Stunden auf Hubschraubern, davon 148 Stunden auf dem beim Prüfungsflug verwendeten Typ, aufweisen, er hatte im regelmäßigen Turnus von 6 Monaten die Überprüfungsflüge gemäß § 42 LuftBO ohne Beanstandung abgelegt; wie der Sachverständige Kü. hierzu bemerkt, mußte er bei solchen Flügen ganz besonders demonstrieren, daß er Notsituationen beherrscht. Den letzten Flug dieser Art absolvierte K. am Unfalltag. Er war zwar seit 1981 im wesentlichen Flächenflugzeuge geflogen; doch bemerkt hierzu der Sachverständige Kü. einleuchtend, auch bei solchen ständigen Tätigkeiten als Berufsflugzeugführer sei K. mit dem Verhalten in der Luft und dem Überblick bei Notsituationen vertraut gewesen. Hinzu kommt, daß K. in den letzten zehn Jahren vor dem Unfall wenigstens 220 Flugstunden auf Hubschraubern flog, während die Erhaltung seiner Lizenz lediglich 180 Flugstunden in diesem Zeitraum voraussetzte. Auch der vom Luftfahrtbundesamt eingesetzte Sachverständige Jörg Sch. hat in seinem Gutachten vom 10. Januar 1983 ... zunächst bestätigt, Wolfgang K. habe mit über 2000 Flugstunden allein auf Hubschraubern einen großen Erfahrungsstand aufbauen können, Der Sachverständige Sch. hat dies freilich eingeschränkt mit dem Hinweis, da K. in den letzten Jahren selten viel mehr als die 18 Flugstunden, die zur Erneuerung seiner Erlaubnis notwendig gewesen seien, habe aufweisen können, lasse dies und der Unfallhergang es nicht als ausgeschlossen erscheinen, daß er in der manuellen Handhabung des Hubschraubers nicht ausreichend geübt gewesen sei, um in schwierigen Situationen optimal zu reagieren. Dies leuchtet aber schon deshalb nicht ein, weil K. vor dem Prüfungsflug einen Überprüfungsflug im Sinne des § 42 Abs. 3 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) vom 4. März 1970 (BGBl. 1262) absolvierte, wonach seine fliegerische Fähigkeit, besonders bei der Ausführung von Notverfahren, durch einen Sachverständigen überprüft wurde. Hinzu kommt, daß auch Sch. es lediglich als nicht ausgeschlossen erscheinend ansieht, daß K. in der manuellen Handhabung des Hubschraubers nicht mehr ausreichend geübt war, keineswegs aber die vom Kläger vorgetragene Behauptung bestätigt.

Soweit sich der Kläger auf eine Besprechung beim Bundesverkehrsministerium vom 12. Juni 1985 beruft, bei der klargestellt worden sei, daß eine laufende, wesentlich über der Mindestzahl liegende zusätzliche Flugerfahrung durch In-Übung-Haltung vorliegen müsse, ist dies unerheblich, denn der Unfall ereignete sich 1981 und nicht nach dieser Besprechung.

2. Es liegt keine mangelhafte Flugvorbereitung vor. Wie der Sachverständige Kü. in seinem schriftlichen Gutachten vom 14. Dezember 1984 überzeugend ausgeführt hat, mußte zwischen Prüfer und Prüfling bei der Vorbesprechung nicht erörtert werden, wie eine Notlandeübung während des Überlandfluges auszu-

führen ist; denn ein Prüfer – und dies leuchtet ein – müsse davon ausgehen, daß der Prüfling alle Übungen, die zur Erlangung des Luftfahrerscheins erforderlich seien, in Theorie und Praxis beherrsche. Es sei nicht mehr Aufgabe des Prüfers, vor oder während des Prüfungsfluges dem Prüfling zu erklären, wie die einzelnen Flugmanöver durchzuführen seien. Er hat in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 8. April 1985 weiter ausgeführt, ob der Prüfling beim Einleiten der Notlandeübung die Triebwerksleistung auf Leerlauf zurücknehme oder nicht, sei zunächst unerheblich. Mit der Übung solle nur geprüft werden, ob der Prüfling im Falle eines echten Triebwerksausfalls den Blattverstellhebel (Pitch) sofort in die unterste Stellung drücke, dann gegen den Wind kurve, ein geeignetes Notlandefeld aussuche und dieses zu erreichen versuche. Dann könne der Prüfling wieder durchstarten, oder der Prüfer lasse den Hubschrauber mit Motorleistung in Schwebeflughöhe abfangen.

Soweit der Kläger wiederum rügt, der von K. angeordnete Überlandflug hätte vor Einbruch der Dunkelheit nicht abgeschlossen werden können, ist nicht ersichtlich, inwieweit dies für den Unfallverlauf kausal gewesen sein könnte. Im übrigen weist das beklagte Land mit Recht darauf hin, daß Wolfgang K. in seiner Eigenschaft als Prüfer jederzeit die Möglichkeit gehabt hätte, den Überlandflug abubrechen und den Rückflug nach Ö. anzuordnen.

3. Die Umstände bei der Notlandeübung waren nicht ungünstig, wie der Kläger meint.

Er hat für seine Behauptung, im Zeitpunkt der Notlandeübung habe "Dämmerlicht" geherrscht, keinen Beweis angeboten, da sich das ... angebotene Sachverständigen Gutachten auf den ohnehin einleuchtenden - Vortrag bezieht, Dämmerlicht sei für eine Notlandeübung nachteilig. Im übrigen spricht alles dagegen, daß Dämmerlicht geherrscht habe. Der Unfall ereignete sich gegen 17.15 Uhr / 17.20 Uhr Anfang Oktober. Nach den Bekundungen des Augenzeugen Konrad R. vor der Polizei sei die Sicht gut gewesen, während der Augenzeuge Hermann G. davon sprach, es sei "gerade leicht dämmerig" gewesen ... Nach dem vom Sachverständigen Sch. gefertigten Bericht der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrtbundesamt bestand im "Zeitpunkt der Störung" Tageslicht, die Sicht betrug mehr als 10 km und die Sichtflug-Wetterbedingungen waren gegeben ... Zugunsten des Klägers kann unterstellt werden, daß die Scheibe infolge Nieselregens naß war. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Kü. ... führt dies allenfalls dazu, daß die Sicht etwas behindert wird. Auch der Umstand, daß Hochspannungsmasten mit Leitungen das Gelände durchschnitten, machte das Gelände für eine Notlandeübung ohne Landung des Hubschraubers nicht ungeeignet. Bereits der Sachverständige Sch. führt in seinem Gutachten ... aus, das Gelände selbst sei für eine Notlandeübung ohne Landung des Hub-

schraubers voll geeignet, d. h. eben und hindernisfrei. Die Hochspannungsleitungen im Norden würden allenfalls die Luftfahrzeugführer im Anflug irritieren. Wie schon das Landgericht dargelegt hat, stimmt dies mit der Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen Kü. überein: Er hat, nachdem er das Gelände mit einem Flugschüler selbst im Hubschrauber überflogen hatte und diesen eine Notlandeübung ausführen ließ, überzeugend dargelegt, er sei mehr denn je davon überzeugt, daß dieses Gelände für eine Notlandeübung geeignet gewesen sei. Die Übung habe durchgeführt werden können, wenn man entweder 90° nach rechts oder 90° nach links geflogen wäre. Soweit der Kläger behauptet, seine Einflugschneise sei weiter rechts von der des Sachverständigen Kü. gelegen, und deshalb habe nach rechts keine Notlandeübung ausgeführt werden können ..., vermag er seinen Vortrag nicht zu beweisen: Es ist nicht ersichtlich und vom Kläger nicht dargetan, inwiefern der Senat durch einen Augenschein oder ein sachverständiger im Nachhinein die genaue Einflugschneise beim Prüfungsflug soll feststellen können. Im übrigen hätte bei einem derartigen Einflug nach den Darlegungen des Sachverständigen Kü. zwar rechts kein Notlandeplatz mehr bestanden, die Übung hätte aber nach links ausgeführt werden können ... Wenn der Kläger meint, nach links hätten ihm arbeitende Bauern eine Notlandeübung unmöglich gemacht, so ist dies unverständlich im Hinblick darauf, daß – wie die vom Sachverständigen Kü. vorgelegten Luftaufnahmen ... zeigen – genügend Platz vorhanden gewesen sein muß.

Zusammenfassend ist zu diesem Punkt festzustellen, daß sowohl der Sachverständige der Flugunfall-Untersuchungsstelle des Luftfahrtbundesamtes, Sch., wie auch der gerichtliche Sachverständige übereinstimmend der Ansicht sind, daß das von Prüfungsrat K. ausgewählte Gelände für eine Notlandeübung geeignet war.

4. Unerheblich war zunächst die Tatsache, daß der Kläger nach der zweiten Anweisung "Notlandeübung" des Triebwerk selbst auf Leerlauf zurückdrehte. Wie der Sachverständige Kü. nachvollziehbar in seinem schriftlichen Gutachten vom 14. Dezember 1984 ausgeführt hat, ist es durchaus üblich, daß andere Prüfer die Turbinenleistung ohne jegliche Vorankündigung selbst auf Leerlauf zurückstellen. Entscheidend ist allein, daß der Prüfling sofort, also innerhalb von 3,5 Sekunden, den Blattverstellhebel ganz nach unten drückt.

Der Kläger kann auch nicht den Beweis führen, daß Prüfungsrat K. zu spät und nicht sachgerecht reagierte. Der Sachverständige Sch. und der gerichtliche Sachverständige Ku. haben übereinstimmend bekundet, daß ein Prüfer dem Prüfling eine gewisse Zeit einräumen müsse, um Flugfehler zu korrigieren. Ingo Kü. hat dann zwar in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 8. April 1985 ... weiter dargelegt, der

Prüfer hätte eingreifen müssen, als die Rotordrehzahl unter 90 % sank und als der Prüfling in den Rückenwind und gegen die Hochspannungsleitung kurvte. Der Kläger kann den Vortrag des beklagten Landes aber nicht widerlegen, daß der Prüfer eingegriffen habe, als der Hubschrauber – als Folge des Drehzahlabfalls beim Rotor und der unkontrollierten Betätigung des rechten Pedals – eine schiebende Fluglage einnahm, eine Drehung um 90° nach rechts vollführte und kopflastig zu werden drohte. Er kann weiter nicht widerlegen, daß der Prüfer an einer sachgerechten Korrektur dadurch behindert worden ist, daß der Kläger die Steuerorgane (Pitch und Stick) krampfhaft festgehalten und dadurch deren richtige Betätigung durch den Prüfer verhindert habe. Der Sachverständige Kü. hat dazu in seinem schriftlichen Gutachten vom 14. Dezember 1984 ... ausgeführt: „Als keine Korrektur durch den Prüfling erfolgte, griff der Prüfer ein und versuchte die Maschine unter Kontrolle zu bekommen. Dies scheint ihm nicht voll gelungen zu sein, da der Prüfling die Steuerorgane so festhielt, daß ihm, dem Prüfer, ein Korrigieren fast nicht möglich war. Diese Aussage des Prüfers halte ich für durchaus möglich, da auch ich schon in ähnlichen Situationen war ...“ In der schriftlichen Ergänzung vom 8. April 1985 wird dies bestätigt: "Nach meiner Auffassung läßt sich aus den Aussagen der beiden Beteiligten jedoch ableiten, daß der Prüfling und der Prüfer mit den Steuerorganen gegeneinander gearbeitet haben. Dabei kam der Hubschrauber erst in den Flugzustand, der zum Absturz führte" ... Auch der Sachverständige Sch. räumt in seiner Stellungnahme ein, mit absoluter Sicherheit lasse sich die Behauptung des Prüfungsrates nicht widerlegen, der Prüfling habe den Blattverstellhebel in der Reiseflugposition festgehalten, und es sei dem Prüfer deshalb nicht möglich gewesen, den Pitch in die unterste Position zu drücken.

Mit Recht hat es das Landgericht abgelehnt, den Kläger gemäß S 448 ZPO als Partei zu seinem vom beklagten Land bestrittenen Vorbringen zu vernehmen, es sei nicht richtig, daß er den Blattverstellhebel bei der Notlandeübung nicht in die unterste Position gedrückt gehabt habe, und er habe auch nicht den Bemühungen des Prüfungsrates, Blattverstellhebel und Steuerhebel in die richtige Position zu bringen, durch krampfhaftes Festhalten dieser Steuerorgane entgegengearbeitet. Nach dieser Bestimmung kann das Gericht, wenn das Ergebnis der Verhandlungen und einer etwaigen Beweisaufnahme nicht ausreicht um seine Überzeugung von der Wahrheit oder Unwahrheit einer zu erweisenden Tatsache zu begründen, die Vernehmung einer Partei anordnen. Zwar setzt die Anwendung des § 448 ZPO nicht voraus, daß zuvor eine Beweisaufnahme erfolgt ist, wohl aber, daß eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit der Behauptung besteht (BGH, VersR 1984, 666; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO 44. Aufl. 1986, § 448 Anm. 1). Daran fehlt es hier, wie das

Landgericht unter Ziff. 3 seiner Entscheidungsgründe,  
auf die gemäß S 543 Abs. 1 ZPO verwiesen wird,  
zutreffend dargelegt hat.