

Untersuchungsbericht

CX008-0/97
Oktober 1999

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	29. Juni 1997
Ort:	nahe Fladungen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna P 210 N
Personenschaden:	zwei Passagiere leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Straßenverkehrsschild beschädigt

Flugverlauf

Mit fünf Passagieren an Bord der druckbelüfteten Cessna beabsichtigte der Flugzeugführer nach Instrumentenflugregeln (IFR) von Graz/Österreich nach Mainz-Finthen zu fliegen. Als Ausweichflugplätze waren im Flugplan Hahn und Frankfurt angegeben, die geplante Reiseflughöhe sollte Flugfläche FL180 betragen. Startzeit in Graz war 17:45 Uhr MESZ.

In Instrumentenbedingungen (IMC) registrierte der Flugzeugführer zwischen den Funkfeuern (VOR) Ailersberg und Würzburg plötzliche Turbulenzen und starke Auf- und Abwinde, woraus er schloss, sich in einem kräftigen CB zu befinden. Als er Frankfurt Radar auf seine Situation aufmerksam machte, erhielt er von dort keine konkrete Information über aktive Gewitterzellen. Soweit für ihn erkennbar, versuchte er zunächst nach Norden, später auf Westkurs Gewitter zu umfliegen, während er die Reiseflughöhe wegen starker Vereisung aufgab.

Umgeben von Gewittern zog er es in einem wolkenfreien Moment vor, sein Vorhaben zu ändern und stattdessen den Flug nach Sichtflugregeln (VFR) fortzusetzen, um so den Flugplatz Bad Neustadt anzufliegen, dessen Nähe er zuvor der GPS-Datenbank entnommen hatte. Als er von diesem Platz über Funk die Nachricht erhielt, dass dort ein starker Gewittersturm herrschte, der soeben das Dach einer Flugzeughalle abgedeckt hatte, entschloss sich der Flugzeugführer zu einer Sicherheitslandung in dem Gebiet, über dem er sich momentan befand.

Im Anschluss an einen Fehlanflug auf ein Feld, der nach seiner späteren Aussage aber in einer Böenwalze und bei starkem Niederschlag abgebrochen werden musste, kollidierte die rechte Tragfläche des Hochdekkers beim zweiten Landeversuch kurz nach dem Aufsetzen auf der jetzt ausgewählten Hochrönstraße mit einem großen gelben Wegweiser-Verkehrsschild. Dabei brach der Flügel ab und schlug um 90° verdreht nach hinten. Die Cessna kam nach einer abrupten Drehung um die Hoch- und Längsachse sowie einer 15 m langen Rutschspur auf einer Wiese neben der Straße in Rückenlage zum Stillstand.

Zeitpunkt des Unfalls war 20:15 Uhr MESZ.

Untersuchung

Ein Beauftragter der BFU, der den Unfall vor Ort untersuchte, stellte keine technischen Mängel fest. Es befand sich ausreichend Kraftstoff an Bord.

Der Flugzeugführer war seit dem 27.10.1989 im Besitz einer deutschen Privatpilotenlizenz (PPL). Als Musterberechtigung waren darin einmotorige Landflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 2 000 kg eingetragen. Seine gesamte Flugerfahrung betrug 590 Stunden, während er die Mustererfahrung auf der

Cessna P 210 mit ca. 100 Stunden sowie 90 Starts und Landungen angab.

Zu seiner deutschen Lizenz hatte er am 15.03.1996 die amerikanische Instrumentenfluglizenz erworben. Seitdem war er ca. 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln (IFR) geflogen. Einweisung und erworbene Kompetenz zum Führen eines 'high performance airplane' (P 210) als verantwortlicher Pilot waren unter dem Datum 01.04.1997 im persönlichen Flugbuch von einem Prüfer testiert.

Eine ordnungsgemäße Flugvorbereitung war vom Flugzeugführer erstellt worden. Im Rahmen dessen hatte er vor dem Abflug in Graz schriftliche Informationen sowie dazu auch eine mündliche Beratung über das Wetter eingeholt. Unterlagen über die aktuelle Wettersituation sowie über die Vorhersagen, die an Bord mitgeführt wurden (METAR und TAF), hatten auszugsweise für Graz, München, Nürnberg und Frankfurt, folgenden Inhalt:

METAR 291220Z:

LOWG 11006KT 090V190 9999 FEW060 29/18 Q1007 NOSIG

EDDM 09007KT CAVOC 27/17 Q1001 NOSIG

EDDN 13007KT CAVOC 31/13 Q1001 NOSIG

EDDF 16006KT 130V230 9999 FEW35 BKN060 26/18 Q1001 NOSIG

TAF 291200Z:

LOWG 291322 15007KT 9999 FEW060 PROB30 TEMPO 1522 TSRA FEW050CB BKN060

EDDM 291322 09010KT CAVOC PROB30 TEMPO 1722 24020G35KT 3000 TSRA BKN015CB

EDDN 291322 14008KT CAVOC TEMPO 1522 22015G35KT 3000 TSRA PROB30 TSRAGR BKN010CB

EDDF 291322 15005KT 9999 SCT035 TEMPO 1322 20015G30KT 3000 TSRA BKN015 SCT020CB

Beurteilung

Für die Zeiträume zwischen 15:00 bzw. 17:00 Uhr bis 24:00 Uhr MESZ war für die Gebiete Frankfurt und Nürnberg zeitweilige Gewittertätigkeit vorhergesagt; für den Nürnberger Bereich möglicherweise auch mit Hagel. Darüber hinaus war die aktuelle Wettersituation, insbesondere im relevanten Gebiet Landkreis Rhön-Grabfelden, zum Zeitpunkt des Versuchs der Außenlandung offensichtlich derart extrem, dass die lokale Presse später von einer Unwetterkatastrophe mit bis-

her nicht dagewesenen Sturmböen und angerichteten Schäden von immensen Ausmaßen berichtete.

Zweifelhaft ist, ob der Flugzeugführer das zu erwartende Wetter anhand der METAR's und TAF's richtig einschätzen konnte, zudem auch die individuelle mündliche Beratung keine Warnung vor der Möglichkeit intensivster Unwetter auf der Strecke zum Inhalt hatte. Meldungen über signifikante meteorologische Erscheinungen (SIGMET's) lagen nicht vor, die den Flugzeugführer eventuell dazu veranlasst hätte, auf den Flug mit der Cessna zum geplanten Zeitpunkt zu verzichten.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist auf die Flugbedingungen während eines starken Gewitters zurückzuführen, unter denen sich der Flugzeugführer gezwungen sah, den Flug nach Instrumentenregeln abbrechen und durch eine Landung unter den extremen Wetterverhältnissen außerhalb eines Flugplatzes zu beenden.

Untersuchungsführer F. Kühne