

Untersuchungsbericht

3X379-0/98
November 2000

Sachverhalt

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 13. November 1998 |
| Ort: | nahe Leer-Papenburg |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Grumman American Aviation AA-5 |
| Personenschaden: | alle drei Insassen tödlich verletzt |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug zerstört |
| Drittschaden: | Stallungen und einige Stück Vieh, Fernsehturm |

Flugverlauf

Das Flugzeug befand sich auf einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) von Bonn-Handorf nach Juist. An Bord waren der Flugzeugführer und zwei Fluggäste. Während die Sichtwetterbedingungen im ersten Teil des Fluges noch vorhanden waren, verschlechterten sie sich nach Norden hin zunehmend. Als der Flugzeugführer wegen der schlechten Bedingungen in Juist nicht landen konnte, entschied er sich, den Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg anzufliegen. Hier war er schon öfter gelandet und kannte sich dort aus. Der diensthabende Flugleiter teilte ihm auf Anfrage über Funk mit, dass die Sichtwetterbedingungen nicht gegeben seien und die Spitze des südlich des Flugplatzes stehenden 525 ft über dem Meeresspiegel hohen Funkturms nicht sichtbar sei. Der Flugzeugführer erklärte, dass er einen Anflug versuchen wollte. Sollte dieser Anflug nicht möglich sein, würde er nach Bonn-Handorf zurückfliegen. Kurze Zeit später kollidierte das Flugzeug in ca. 230 ft Höhe von Westen kommend

mit dem Turm. Danach stürzte es in ein Stallgebäude eines unweit des Turmes liegenden Bauernhofes und brannte aus. Die drei Insassen kamen bei dem Unfall ums Leben. Es entstand erheblicher Sachschaden. Einige Tiere wurden getötet bzw. mussten notgeschlachtet werden.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung vor Ort untersucht. Wegen des hohen Zerstörungsgrades insbesondere durch den Brand war eine Untersuchung nur eingeschränkt möglich.

Der Flugzeugführer, der auch Halter des Flugzeuges war, hatte den Privatflugzeugführerschein im Jahre 1975 erworben. 1977 erwarb er die Berechtigung zur Durchführung von kontrollierten Sichtflügen und im Jahre 1978 die Nachtflugberechtigung. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 1 045 Stunden mit ca. 1 664 Starts und Landungen. Diese Daten konnten der Luftfahrerkarte entnommen werden. Die Flugerfahrung auf dem Baumuster AA-5 konnte nicht ermittelt werden, da ein großer Teil der Flugunterlagen im Luftfahrzeug verbrannt waren. Der Luftfahrerschein war am Unfalltag gültig. Der Flugzeugführer war tauglich, mit der Auflage eine Sehhilfe zu tragen.

Die AA-5 ist ein viersitziger, einmotoriger Tiefdecker mit festem Dreibeinwerk. Das Flugzeug wird von einem 150 PS starken Kolbenantrieb angetrieben. Seit der letzten Nachprüfung hatte es ca. 2 Stunden geflogen. Die Gesamtflugzeit betrug 996 h mit 1 769 Starts und Landungen. Die Schwerpunkts- und Gewichtsberechnungen konnten wegen fehlender Unterlagen und Gewichte der Insassen nicht durchgeführt werden. Die Lage des Fluggewichtsschwerpunktes und die Beladung hatten keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

Der Flugzeugführer hatte vor dem Flug um 08:01 Uhr eine fernmündliche Wetterberatung bei der Luftfahrtberatungsstelle West, Köln-Bonn eingeholt. Vom Berater wurde ihm mitgeteilt, dass die Wetterbedingungen nach Norden hin schlechter würden. Die Flugstrecke liege im Einflussbereich einer sich abschwächenden Front, die sich nur langsam nach Osten verlagere und sich von Friesland über das Emsland und Nordrhein-Westfalen nach Süden erstrecke. Ca. eine Stunde vor der Beratung meldete die Wettermeldestelle Norderney einen Bodenwind aus 150° mit 10 Knoten, eine horizontale Sichtweite am Boden von 7 km, 8/8 Bewölkung in 1 000 ft, eine Lufttemperatur von 3° Celsius sowie einen Taupunkt von 1° Celsius. Der Flugzeugführer erklärte daraufhin, dass ihm dieses ausreiche. Der Berater machte ihn darauf aufmerksam, dass das Wetter im zeitlichen Verlauf schlechter werden könnte.

Am 13.11.98 lag der Flugraum auf der Vorderseite einer sich ostwärts verlagernden Okklusion, die sich von einem Tiefdruckgebiet über den Britischen Inseln über die Nordsee, das Emsland und Nordrhein-Westfalen hinweg bis in den Süden Deutschlands erstreckte. Während auf der Vorderseite der Okklusion die Lufttemperaturen noch zwischen 1° C und 4° C lagen, wurde auf der Rückseite der Front mit Lufttemperaturen zwischen 5° C und 8° C eine deutlich wärmere Luftmasse herangeführt. Dabei trat insbesondere in der Nordhälfte Deutschlands zeitweise leichter bis mäßiger Regen auf, der im Mittelgebirgsraum anfangs mit Schnee vermischt war.

Im Zusammenhang mit der Frontpassage sank über dem nördlichen Emsland und südlichen Ostfriesland die Untergrenze der vorhandenen Bewölkung verbreitet unter 500 ft Grund ab.

Zum Unfallzeitpunkt lagen die Sichtweiten in Leer-Papenburg bei 1 500 m und die Wolkenuntergrenze bei 200 bis 250 ft. Um 10:00 Uhr, also ca. 20 Minuten vor dem Unfall, meldete der Militärflughafen Wittmundhafen (ETNT) Wind mit 160° und 10 kt, Bodensicht 2 500 m, Regen mit Sprühregen, 3/8 Stratus in 500 ft, 7/8 Stratus in 700 ft, Temperatur 03° C, Taupunkt 02° C und Luftdruck 1 007 hPa. In Groningen (EHGG), in den benachbarten Niederlanden, wurden zum gleichen Zeitpunkt Wind aus 160° mit 10 kt, 1 300 m Bodensicht mit leichtem Regen, 2/8 Stratus in 200 ft, 5/8 Stratus in 300 ft, 8/8 Stratus in 400 ft, Temperatur 06° C, Taupunkt 06° C und der Luftdruck von 1 000 hPa gemessen. Wittmundhafen liegt ca. 35 km und Groningen ca. 60 km vom Unfallort entfernt.

Der Landeplatz Leer-Papenburg ist als Verkehrslandeplatz genehmigt. Er hat eine 800 m lange und 20 m breite Asphaltbahn, die in Richtung 08/26 ausgerichtet ist. Die Platzrunde befindet sich im nördlichen Teil des Flugplatzes. Südlich des Platzes steht in einem Abstand von ca. 700 m der Landeschwelle 08 der 525 ft hohe Sendeturm, der im oberen Bereich farbmarkiert und befeuert ist. Unterhalb der Plattform in ca. 300 ft ist keine Markierung angebracht.

Von der Deutschen Flugsicherungs GmbH und der niederländischen Flugsicherung konnten Radaraufzeichnungen zur Verfügung gestellt werden. Während der Hinflug nach Juist bis nördlich von Emden dargestellt werden konnte, waren die Aufzeichnungen danach nicht mehr auswertbar. Die Flughöhen schwankten zwischen 1 700 ft und 3 900 ft, bezogen auf den Standardluftdruck von 1 013,25 hPa.

Der Flugzeugführer meldete sich nach Düsseldorf Information auch beim Kontrollturm in Groningen-Eelde und bekam individuelle Transpondercodes zugewiesen. In Groningen meldete er eine Flughöhe von 3 500 ft und bat, als er sich über dem Dollart befand, um eine Sinkflugfreigabe in Richtung Juist. Er bejahte die Frage, ob er dies nach Sichtflugregeln machen wolle und wurde ohne Freigabe des Fluglotsen von der Frequenz entlassen.

Beurteilung

Der Flug wurde bei schwieriger Wetterlage angetreten. Die Wetterberatung war zutreffend. Im Bereich der Niederlande flog das Flugzeug mit einer Flughöhe von 3 500 ft in den Wolken. Eine Landung nach Sichtflugregeln war weder in Juist noch in Groningen möglich. Eine Landung nach Sonder-Sichtflug-Regeln war auf Grund der Wettermeldungen wahrscheinlich noch in Wittmundhafen möglich.

Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugzeugführer es unterließ, rechtzeitig den Flug abzubrechen und einen Ausweichflugplatz mit besseren Wetterbedingungen anzufliegen.

Untersuchungsführer Heinrich H. Niebaum

Untersuchung vor Ort Günther Holy