

# Untersuchungsbericht

3X251-0/99  
November 1999

## Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. September 1999
Ort:	Stade/ Niedersachsen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Robin DR300-180/R
Personenschaden:	alle vier Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	geringer Flurschaden

## Flugverlauf

Der Flugzeugführer startete mit drei Fluggästen zu einem Rundflug auf der Startbahn 11 des Sonderlandeplatzes Stade. Nach dem Abheben holte das Flugzeug in einem flachen Steigwinkel Fahrt auf und wurde steil hochgezogen. Daraufhin kippte es in ca. 80 m über Grund nach rechts ab und prallte mit einem Bahnneigungswinkel von ca. 80° auf den Boden auf. Bei dem Unfall wurden alle vier Insassen getötet und das Flugzeug zerstört.

## Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung untersucht. Am Luftfahrzeug wurden keine Mängel festgestellt, die den Unfall hätten erklären können.

## Flugzeugführer

Der Flugzeugführer war seit dem Jahr 1969 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer mit den Beiblättern A und B. Er musste beim Fliegen eine

Korrekturbrille tragen. Neben der Flugzeugschleppberechtigung war keine weitere Berechtigung im Beiblatt A eingetragen.

Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 739 Stunden. Davon flog er auf Flugzeugen ca. 721 Stunden. Die Flugerfahrung auf der DR 300 konnte nur unzureichend ermittelt werden. Es dürften jedoch mehr als 50 Stunden gewesen sein. In den letzten 90 Tagen führte er mehr als 10 Flüge auf der DR 300 durch. In den letzten 30 Tagen bis zum Unfall hatte er eine Flugerfahrung von ca. 4 Stunden.

## Luftfahrzeug

Das Flugzeug DR 300-180/180 R ist ein einmotoriger Tiefdecker in Holzbauweise mit einem festen Dreibeinwerk mit lenkbarem Bugrad. Es wird angetrieben durch ein Lycoming-Kolbentriebwerk O-360-A3A mit 180 PS Leistung.

Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges betrug ca. 3 172 Stunden. Das Triebwerk hatte eine Betriebszeit von ca. 1 586 Stunden seit der letzten Grundüberholung. Seit der letzten Jahresnachprüfung im August 1999 flog das Flugzeug 23 Stunden.

Das Flugzeug war mit der üblichen Grundinstrumentierung und einem UHF-Funksprechgerät ausgerüstet.

Für den Flug war genügend Kraftstoff an Bord gewesen.

Der Fluggewichtsschwerpunkt und die Abflugmasse lagen im oberen, hinteren Bereich.

## Wetter

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen mit Sichten über 10 Kilometer. Es war wolkenlos mit einem südöstliche Wind mit einer Stärke von 12-14 Knoten. Die Temperatur betrug 24 °C.

#### Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen der Infostelle Stade und dem Flugzeug wies keine Besonderheit auf. Er wurde nicht aufgezeichnet.

#### Flugplatz

Der Zustand des Sonderlandeplatzes Stade hatte auf den Unfall keinen Einfluss.

#### Aufschlagstelle

Die Unfallstelle lag ca. 020° rechts der Startbahnmittellinie und 1 300 m von der Schwelle der Startbahn 11. Sie befand sich in einem weichen, leicht moorigen Wiesengelände.

#### Obduktion

Der Flugzeugführer wurde obduziert. Dabei wurden keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen festgestellt.

#### Überlebenschancen

Das Unglück war für die Insassen wegen der hohen Aufprallenergie nicht überlebbar.

#### Weitere Informationen

Aus den Zeugenaussagen geht hervor, dass der Flugzeugführer für seine "Kavalierstarts" bekannt war und deswegen schon mehrmals ermahnt worden war. Selbst außerhalb des Flugplatzes Stade wurde schon eine Ermahnung bekannt.

## Beurteilung

Das Flugzeug war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen und nachgeprüft. Abflugmasse und Schwerpunkt befanden sich innerhalb der zulässigen Grenzen.

Der Flugzeugführer besaß die notwendigen Erlaubnisse und Berechtigungen und durfte den Flug durchführen. Er war gesundheitlich nicht beeinträchtigt.

Am Luftfahrzeug wurden keine Mängel gefunden. Die Untersuchungen waren wegen des hohen Zerstörungsgrad jedoch sehr schwierig.

## Schlussfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Luftfahrzeugführer, anstatt den Abflug mit normaler Abfluggeschwindigkeit zu fliegen, zuerst das Flugzeug bodennah beschleunigte und dann eine zu steile Steigfluglage einnahm. Dabei unterschritt das Flugzeug die Mindestfluggeschwindigkeit, geriet in einen überzogenen Flugzustand und kippte zur Seite ab.

Untersuchungsführer

Heinrich H. Niebaum