

Untersuchungsbericht

4X032-0/99
Februar 2001

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	11. August 1999
Ort:	Insel Reinoya, Norwegen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna 182 Q
Personenschaden:	Pilot und Fluggast tödlich verletzt
Sachschaden:	zerstört
Drittschaden:	keiner

Flugverlauf

Der Flugzeugführer befand sich zusammen mit seiner Ehefrau auf einem Urlaubsflug in Norwegen. Im Anschluss an eine Übernachtung sollte die nächste Etappe der Reise von Tromsø über das Nordkap nach Honningsvåg führen. Den geplanten VFR-Flug hatte er aufgrund einer gegen 1400 Uhr (MESZ) telefonisch am Abflugort eingeholten Wetterberatung zunächst verschoben. Nach einer zweiten Beratung, die um 1620 Uhr erfolgte, und die Meldung ausreichender Bedingungen am Zielflugplatz enthielt, entschloss er sich zum Versuch, den Flug anzutreten. Der Start erfolgte um 1731 Uhr.

Wie vorhergesagt hatten die Sichten auf der Strecke sich in der Zwischenzeit zwar zum Teil auf über 10 km verbessert, aber es herrschte immer noch eine sehr niedrige Bewölkung. In zeitweiligem Regen und Sprühregen ging die Sicht noch auf 500 m zurück, während die Bewölkung entlang der Fjordküste stellenweise auflag.

Beim Passieren des Flugplatzes Hammerfest in ca. 500 ft GND wurde die Cessna von einem sachkundigen Augenzeugen beobachtet, der die Wetterbedingungen zu diesem Zeitpunkt als: „...für den Sichtflug unbrauchbar“ beschrieb.

Etwa 15 Minuten später kollidierte der Hochdecker auf einem momentanen Kurs von 342° im Sinkflug mit dem felsigen Gestein des relativ ebenen, 107 m MSL hoch gelegenen Geländes der nordöstlich von Hammerfest gelegenen kleinen Insel Reinoya und brannte aus. Der Unfall geschah zwischen 1842 und 1851 Uhr.

Das Luftfahrzeug wurde zunächst als vermißt gemeldet und nach einer umfangreichen Suche mit Schiffen und Hubschraubern während der gesamten Nacht, am Vormittag des nächsten Tages von der Suchmannschaft eines Küstenwachtschiffes gefunden.

Untersuchung

Der Unfall wurde von der norwegischen Unfalluntersuchungsstelle (Aircraft Accident Investigation Board Norway) untersucht.

Ein vollständiger Bericht über die Untersuchung in englischer Sprache, erstellt am 02. Oktober 2000, liegt der BFU vor.

Schlussfolgerungen:

Die norwegische Behörde führt den Unfall auf Entscheidungen des verantwortlichen Flugzeugführers zurück, die beeinflusst waren von den sich verschlechternden Wetterverhältnissen in Verbindung mit den Geländegegebenheiten der Fjordküste.

Einen beitragenden Faktor sieht sie in der Tendenz, dass Piloten seit der Einführung von GPS Geräten in der Allgemeinen Luftfahrt eher bereit sind, kritische Wetterverhältnisse zu akzeptieren, da die Genauigkeit dieses Systems das Vertrauen auf einfache Navigation zum Zielort stärkt.

Empfehlungen:

Die Norwegian Civil Aviation Authority (NCAA) möge aufgrund der großen Zahl deutscher Privatpiloten, die in den Sommermonaten das nördliche Norwegen besuchen, prüfen, ob es nicht angebracht wäre, dem Luftfahrtbundesamt (LBA) zu empfehlen, deutsche Piloten bei der Reiseplanung auf Risiken von VFR-Flügen unter kritischen oder schlechten Wetterbedingungen in Norwegen hinzuweisen.

Ebenso wurde der NCAA empfohlen, zu prüfen, ob es nicht angebracht wäre, eine Flugsicherheitsinformation zu verfassen, die vor allzu großem Vertrauen in die GPS-Navigation auf VFR-Flügen unter kritischen oder schlechten Wetterbedingungen warnt.

Untersuchungsführer F. Kühne