

Untersuchungsbericht

3X010-0/00
Mai 2001

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	12. Februar 2000
Ort:	nahe Uetersen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Ruschmeyer R 90-230 RG
Personenschaden:	alle drei Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Das Flugzeug startete um 13:12 Uhr* in Bienenfarm zu einem Flug nach Sichtflugregeln nach Westerland/Sylt. An Bord waren neben dem verantwortlichen Flugzeugführer zwei weitere Personen. Südlich der Stadt Rendsburg teilte der Flugsicherungslotse dem Piloten auf Anfrage das aktuelle Wetter von Westerland mit. Da das Wetter dort unterhalb der Sichtwetterbedingungen war, entschied sich der Flugzeugführer, den Flug abubrechen und eine Ausweichlandung in Uetersen durchzuführen.

Dort meldete er sich kurz vor dem Erreichen des Flugplatzes und erhielt die Information, dass die Landebahn 27 in Betrieb sei und der Wind aus 180° mit einer Geschwindigkeit von 30 kt komme. Das Flugzeug überflog den Flugplatz von Norden her kommend und ging in den Gegenanflug. Danach wurde das Fahrwerk

ausgefahren. Beim Eindrehen in den Queranflug nahm das Flugzeug eine Querneigung von fast 90° ein, aus der es nach links abkippte. Es schlug dann mit dem rechten Tragflügel zuerst auf einer Wiese auf. Die Insassen wurden beim Aufprall getötet.

Untersuchung

Der Unfall wurde von einem Beauftragten für Flugunfalluntersuchung in Zusammenarbeit mit der zuständigen Polizeidienststelle vor Ort untersucht. Am Flugzeug wurden keine Mängel festgestellt, die den Unfall hätten erklären können. Da beim Flugzeugführer eine gesundheitliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen war, wurde das Luftfahrt-Bundesamt in die Untersuchung eingeschaltet. Die von hieraus eingeleiteten Ermittlungen verliefen jedoch ergebnislos.

Der Flugzeugführer, auch Eigentümer des Luftfahrzeuges, war seit dem Jahre 1991 Inhaber des Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer. Das Beiblatt war bis zum 03.09.01 gültig. Er hatte eine Gesamtflugerfahrung von 378 Stunden, davon 204 Stunden mit 250 Starts und Landungen auf dem Flugzeugmuster. Diese Flüge hatte er offenbar alle auf dem Unfallflugzeug durchgeführt. In den letzten 30 Tagen hatte er 28 Stunden und in den letzten 24 Stunden 2 Stunden geflogen. Er war tauglich mit der Auflage, eine Sehhilfe zu tragen und eine Ersatzbrille mit sich zu führen.

Der Fluggast, der rechts neben dem verantwortlichen Flugzeugführer saß, hatte im Jahre 1998 seinen Luftfahrerschein erworben und keine Erfahrung auf dem Luftfahrzeugmuster.

Das Flugzeugmuster Ruschmeyer R 90-230 RG ist ein viersitziger Tiefdecker in Kunststoffbauweise mit einziehbarem Dreibeinwerk. Es wird durch einen Sechszylinder-Lycoming-Kolbenmotor mit einer Leistung von 230 PS und einem Verstellpropeller angetrie-

* alle angegebenen Zeiten, sofern nicht anders bezeichnet, Mitteleuropäische Zeit MEZ

ben. Das Flugzeug wurde im Jahre 1995 gebaut und hatte 219 Stunden Gesamtflugzeit mit 277 Starts und Landungen.

Nach einem Leistungsverlust des Triebwerkes bei einem Start auf einem Grasplatz wurde das Flugzeug im Jahre 1999 bei einer harten Landung schwer beschädigt. Nach erfolgter Reparatur flog es 15 Stunden mit 18 Starts und Landungen.

Der Fluggewichtsschwerpunkt und das Fluggewicht waren innerhalb der zulässigen Grenzen.

Am Unfallort herrschten Sichtwetterbedingungen mit Sichten über 10 km, Wolkenhöhen um 3 000 ft über Grund, einer Temperatur von 6° C und einem Luftdruck von 1 013 hPa.

Der Flugzeugführer hatte mit der Flugsicherungsdienststelle „Bremen Information“ und dem Beauftragten für Luftaufsicht in Uetersen Funkverkehr durchgeführt, der ohne Besonderheiten verlaufen war. Unmittelbar vor dem Absturz fand kein Funkverkehr statt.

Der Flugplatz Uetersen ist als Verkehrslandeplatz genehmigt und hat eine Grasbahn mit einer Länge von 900 m und einer Breite von 40 m. Die Piste in westöstliche Ausrichtung liegt 22 ft über dem Meeresspiegel. Die Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge befindet sich südlich der Landebahn in 750 ft.

Das Flugzeug prallte mit geringer Querneigung ca. 1 440 m ost-südöstlich der Landebahnschwelle 27 auf einer weichen Wiese auf. Die Längsneigung betrug zwischen 80 und 90°. Es gab keine Rutschstrecke.

Der Flugzeugführer wurde obduziert. Dabei wurden ein frischer und ein alter Herzinfarkt festgestellt. Wann der frische Infarkt aufgetreten ist, konnte nicht festgestellt werden. Der Tod ist jedoch durch die bei dem Aufprall erlittenen schwersten Verletzungen eingetreten.

Beurteilung

Der Flugzeugführer war berechtigt, den Flug durchzuführen. Das Flugzeug war ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassen und nachgeprüft.

Die vom Beauftragten für Luftaufsicht beobachtete starke Querneigung nach links bestand beim Aufprall auf dem Boden nicht mehr. Offenbar ist einem der beiden Flugzeugführer gelungen, das Flugzeug wieder unter Kontrolle zu bekommen. Ein Grund für die starke Querneigung könnte gewesen sein, dass der verantwortliche Flugzeugführer zu diesem Zeitpunkt infolge gesundheitlicher Beeinträchtigung nicht mehr in der Lage war, das Flugzeug zu steuern. Möglicherweise hat dann der Fluggast neben ihm versucht, die Kontrolle wieder herzustellen, was ihm auf Grund der geringen Höhe nicht mehr ganz gelungen ist.

Schlussfolgerungen

Die Ursache für den Unfall konnte nicht festgestellt werden. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung des verantwortlichen Flugzeugführers ist nicht auszuschließen.

Untersuchungsführer	Heinrich H. Niebaum
Untersuchung vor Ort	Klaus Ardey