

Untersuchungsbericht

CX008-0/07
September 2007

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	16. Juni 2007
Ort:	Flugplatz Seedorf
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Avions Pierre Robin / DR 400-160
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer und zwei Passagiere tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Forstschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

diese zuerst zu Fuß abgegangen und beurteilt. Im Anschluss starteten die ersten beiden Luftfahrzeuge um 13:00 Uhr, eine DR 400-180 mit drei Personen und eine DR 400-160 mit zwei Personen besetzt gegen den Wind in westliche Richtung. Hierbei wurde der gesamte Grasbereich östlich der Bahn zusätzlich zum Startlauf ausgenutzt und die Flugzeuge kamen ca. bei der Halbbahnmarkierung frei. Die Flugzeuge kreisten über dem Flugplatz, um auf das dritte Flugzeug zu warten. Bei diesem kam es aber zu einer Verzögerung und so flogen die bereits gestarteten Flugzeuge nach Osten ab.

Das verbliebene Luftfahrzeug war mit drei Personen besetzt, hatte ca. 150 Liter Treibstoff und Gepäck für den Urlaub an Bord.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach den Aussagen der beteiligten Besatzungen kam es im Rahmen eines geplanten Auslandsflugs eines französischen Flugvereins mit drei Luftfahrzeugen auf dem Weg von Hoogeveen/Niederlande nach Oskarshamn/Schweden gegen 12:37 Uhr¹ zu einer ungeplanten wetterbedingten Sicherheitslandung auf dem Sonderlandeplatz Seedorf. Die drei Luftfahrzeuge landeten in westlicher Richtung. Nachdem sich das Wetter gebessert hatte, sollte zum Weiterflug nach Schweden gestartet werden. Aufgrund der kurzen Grasbahn und des nassen Bahnzustandes wurde

Gegen 13:10 Uhr beobachtete ein Zeuge einen Rauchpilz im Bereich des Sonderlandeplatzes Seedorf. Um 16:30 Uhr wurde das verunglückte Luftfahrzeug durch die Polizei am nordöstlichen Platzende, ca. 150 m links des Bahnendes der Grasbahn 06 in einem Waldgebiet ausgebrannt gefunden.

Die drei Insassen konnten nur noch tot geborgen werden.

¹ Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit



Die bereits abgeflogenen Besatzungen führten die nächste ungeplante wetterbedingte Landung in Lüneburg durch, warteten hier auf das dritte Luftfahrzeug und veranlassten im Folgenden die Suche.

Abgesehen von der Person, die den Rauchpilz beobachtet hatte, gab es keine Zeugen des Unfalls.

Angaben zu Personen

In dem Luftfahrzeug befanden sich drei Personen, zwei davon waren im Besitz einer Privatpilotenlizenz. Diese wechselten sich von Flug zu Flug ab.

In Seedorf landete ein 63-jähriger Flugzeugführer mit einer Flugerfahrung von ca. 1165 Flugstunden. Er hatte seine französische Privatpilotenlizenz im Jahr 1990 erworben.

Beim Start saß eine 61-jährige Flugzeugführerin links auf dem Platz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers. Sie besaß eine französische Privatpilotenlizenz, ausgestellt im Jahr 1997 und hatte eine Gesamtflugerfahrung von 430 Stunden. In den letzten 90 Tagen war sie fünf Stunden geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Unfallflugzeug war eine Robin DR 400-160 CHEVALIER, Baujahr 1973, Werknummer 871, des Herstellers Avions Pierre Robin. Das maximal zulässige Gesamtgewicht betrug 1050 kg bei einem Leergewicht von 610 kg. Das Flugzeug war mit einem Lycoming O-320-D2A mit 160 PS in Verbindung mit einem Festpropeller ausgerüstet.



Die Gesamtbetriebszeit betrug ca. 5795 Stunden. Das Luftfahrzeug wurde von einem Flugverein betrieben und gewartet. Es hatte ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis bis zum 01.08.2009 und die letzte 50 Stunden Kontrolle war am 14.06.2007 durchgeführt worden, zwei Tage vor dem Unfall.

Meteorologische Informationen

Norddeutschland lag innerhalb einer feuchtlabilen Luftmasse mit zeitweise einzelnen, aber auch in Linien auftretenden Gewittern mit starkem Regen.

Der Wind kam aus ca. 220 Grad mit 10 kt, in Gewitternähe böig mit bis zu 25 kt. Die Flugsichten betragen mehr als 10 km, mit Sichrückgang im Regen auf 4000 m.

Die Temperatur betrug 20 °C, der Luftdruck (QNH) 1004 hPa.

Funkverkehr

Es wurde kein Funkverkehr aufgezeichnet. Auch die bereits abgeflogenen Besatzungen hatten keinen Funkkontakt mit dem Unfallflugzeug vor bzw. bei dessen Start.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Seedorf liegt innerhalb einer militärischen Anlage und wird durch einen niederländischen Flugverein betrieben. Seedorf verfügt über eine 450 m lange Grasbahn mit der Ausrichtung 06/24 und angrenzenden ca. 250 m langen Grasbereichen beiderseits der Bahn. Das Gras war längere Zeit nicht gemäht worden. Die Bahn war durch Regenfälle der Vortage durchnässt und der Boden weich. Umgeben ist der Platz durch Wälder. Die Flugplatzhöhe beträgt 72 ft MSL.

Zum Zeitpunkt der Sicherheitslandung und des Unfalls war niemand vor Ort. Der Flugplatz war geschlossen.



Flugdatenaufzeichnung

Für den Flug vom ursprünglichen Startplatz Hoogeveen (EHHO) nach Oskarshamn/Schweden lag ein VFR-Flugplan vor. Die Flugstrecke bis zur Landung in Seedorf, und der Weiterflug nach Lüneburg der anderen zwei Luftfahrzeuge, konnte anhand von Radarbildern nachvollzogen werden. Aufzeichnungen über den Start des Unfallflugzeugs gab es nicht.

Nach Aussagen der Flugsicherung wurde weder Kontakt mit einer Flugverkehrskontroll- noch Fluginformationsstelle aufgenommen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 150 m, ca. 30 Grad versetzt, nordöstlich des Bahnendes der Grasbahn 06 des Sonderlandesplatzes Seedorf, in einem beginnenden Waldgebiet.



Die erste Baumberührung erfolgte mit der rechten Tragfläche in ca. 5 m Höhe. Hierbei riss die rechte Tragfläche im Bereich zwischen Querruder und Landeklappen ab und blieb im Baum hängen. Danach ist das Luftfahrzeug 13 m entfernt mit dem Bug zuerst auf den Waldboden aufgeschlagen und geriet explosionsartig in Brand.

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Alle Baugruppen des Flugzeugs wurden eng begrenzt an der Unfallstelle gefunden. Sie waren jedoch zum Teil vollständig verbrannt. Reste der Steuerung und der Ruderbeschläge wurden gefunden, es wurden keine Hinweise auf einen technischen Mangel festgestellt.

Medizinische und pathologische Angaben

Die Obduktion aller Insassen ergab keine Hinweise auf eine gesundheitliche Beeinträchtigung. Die toxikologisch-chemische Untersuchung war negativ.

Brand

Nach dem Aufschlag entstand ein explosionsartiger Brand, bei dem das gesamte Flugzeug zerstört wurde.

Überlebensaspekte

Das Luftfahrzeug wurde aufgrund der wiederholten Nachfragen des Flugleiters in Lüneburg als vermisst gemeldet. Die beiden anderen Besatzungen waren beunruhigt, gingen aber davon aus, dass das Flugzeug einen Weg durch das schlechte Wetter gefunden hatte und auf dem Weg nach Schweden war. Deshalb wurde erst gegen 16:00 Uhr beim Wachleiter in Bremen und dann in Kopenhagen nach dem Flugzeug gefragt. Später wurde die Polizei Zeven gebeten, in Seedorf nach dem Flugzeug zu suchen. Gegen 16:30 Uhr wurde das Flugzeug gefunden.

Zusätzliche Informationen

Bei der Voruntersuchung vor Ort konnten keine eindeutigen Rollspuren des verunfallten Luftfahrzeugs, aufgrund vielfältiger Fahrzeugspuren im weichen Untergrund, sowohl in Richtung 24 als auch 06 ermittelt werden.

Laut dem Flughandbuch der DR 400-160 beträgt die Startstrecke in Richtung 06 unter Berücksichtigung der gegebenen Voraussetzungen (nasse Grasbahn mit weichem Untergrund, 10 Knoten Rückenwind, Temperatur von 20 °C und maximalem Abfluggewicht) 740 m bis zum Abheben und 1250 m bis zum Überflug eines 15-m-Hindernisses.

Untersuchungsführer	Rokohl
Mitwirkung	Friedemann Vor Ort: Ardey de Jelski

Herausgeber/Vertrieb:
Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

mail: box@bfu-web.de
http://www.bfu-web.de
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246