

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	2. April 2014
Ort:	nahe Norderney
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna Aircraft Company / Cessna 172 N
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X016-14

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 02.04.2014 um 10:47 Uhr¹ war der Pilot der Cessna 172 N am Verkehrslandeplatz Norderney (EDWY) gestartet, um zum Verkehrslandeplatz Emden (EDWE) zu fliegen und dort einen Passagier abzusetzen. Das Flugzeug landete um 10:58 Uhr in Emden und startete dort um 11:02 Uhr ohne Passagiere zum Rückflug nach Norderney. Gemäß den Radaraufzeichnungen befand sich das Flugzeug um 11:11:22 Uhr ca. 1,8 nautische Meilen (NM) östlich des Flugplatzes Norden-Norddeich in einer Flughöhe von ca. 1 300 ft AMSL mit einer Geschwindigkeit von ca. 120 kt über Grund. Um 11:12:21 Uhr wurde die Küstenlinie in einer Höhe von ca. 800 ft AMSL und einer Geschwindigkeit von ca. 120 kt über Grund überflogen. Die Radaraufzeichnungen enden um 11:12:47 Uhr ca. 1,5 NM südlich des Flugplatzes Norderney. Die aufgezeichnete Flughöhe an dieser Position betrug ca. 200 ft AMSL, die Geschwindigkeit über Grund ca. 110 kt.

Nach Angaben des Flugleiters meldete sich der Pilot der Cessna 172 N um 11:13 Uhr im Bereich des Queranfluges des Flugplatzes Norderney. Laut Aussage des Flugleiters habe der Pilot dabei keine Probleme gemeldet. Der Funkspruch wurde vom Flugleiter beantwortet. Nachdem das Flugzeug nicht in Sicht gekommen war, gab der Flugleiter an, das Flugzeug mehrmals gerufen, aber keine Antwort erhalten zu haben. Daraufhin habe er sich mit dem Flugplatz Norddeich in Verbindung gesetzt und erfahren, dass sich der Pilot der Cessna auch dort nicht gemeldet habe. Gegen 11:25 Uhr erhielt der Flugleiter einen Anruf des Such- und Rettungsdienstes (SAR), in dem ein aktivierter Notsender (ELT) gemeldet wurde.

Um 12:17 Uhr traf das Tochterboot des Seenotrettungskreuzers an der Unfallstelle südlich von Norderney ein. Das verunglückte Luftfahrzeug lag nach der Beschreibung der Rettungsmannschaft kopfüber im ca. 1,80 Meter tiefen Wasser und hatte Grundberührung. Das Flugzeugwrack wurde durch einen am Unfallort um 12:31 Uhr eingetroffenen Tonnenleger geborgen. Die Leiche des Piloten befand sich an Bord des Luftfahrzeuges.

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

Angaben zu Personen

Verantwortlicher Flugzeugführer

Der 63-jährige Flugzeugführer besaß eine Lizenz für Privatpiloten PPL(A), erstmals ausgestellt am 12.05.1997 nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, gültig bis zum 12.05.2015.

Die Rechte beinhalteten den Sprechfunk in deutscher und englischer Sprache für Flüge nach Sichtflugregeln und folgende Muster- oder Klassenberechtigungen:

- SEP (land) PIC, gültig bis 12.05.2015
- NFQ Nachtflugqualifikation

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war ohne Einschränkungen bis zum 12.05.2014 gültig.

Ein Flugbuch des Piloten lag der BFU nicht vor. Seit dem 2. Januar 2014 war er auf dem verunfallten Flugzeug ca. 17 Stunden und 40 Minuten geflogen. Dabei hatte er 120 Starts und Landungen im Inselflug absolviert.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem viersitzigen Flugzeug handelte es sich um einen abgestrebten Schulterdecker in Ganzmetallkonstruktion mit festem Fahrwerk in Bugradauslegung und Kolbenantriebwerk.

Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in privater Halterschaft.

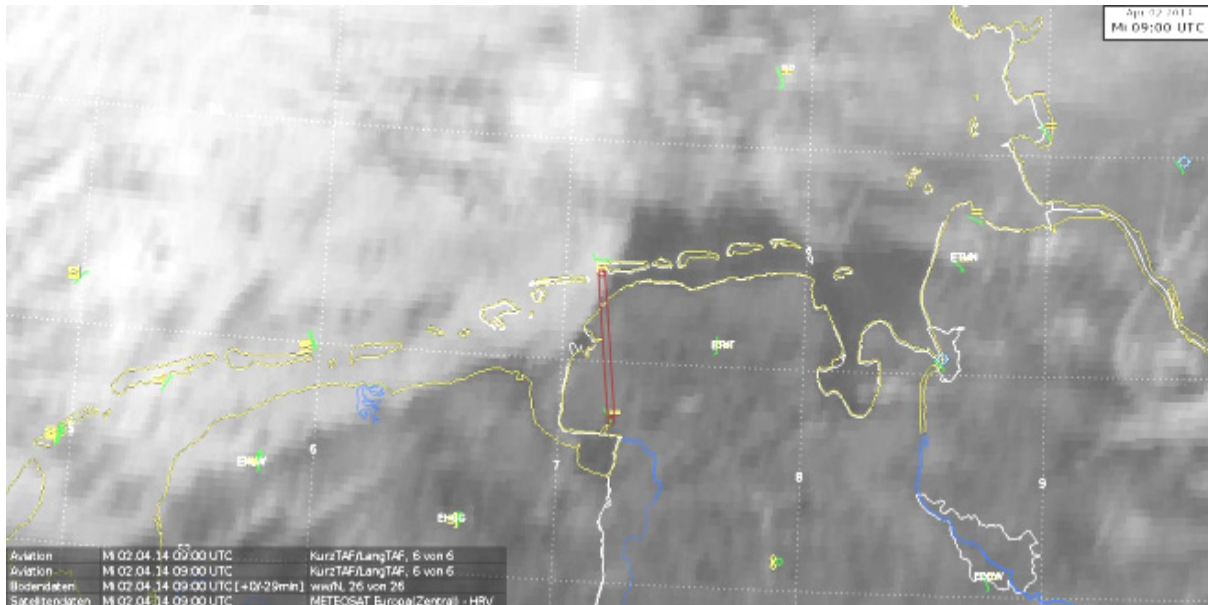
Die letzte Überprüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 19.03.2014 bei einer Betriebszeit von 2 730 Stunden. Nach der letzten Überprüfung wurden bis zum Unfall ca. 13 Stunden geflogen.

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Eintreffens des Seenotrettungskreuzers und des SAR-Hubschraubers am Unfallort war eine dichte Nebelschicht über dem Wattenmeer, die sich vom Meeresspiegel bis in eine Höhe von ca. 200 ft AMSL erstreckte. Die Horizontalsicht wurde von der Rettungsmannschaft des Seenotrettungskreuzers mit ca.

20 Meter angegeben. Oberhalb dieser Schicht sei das Wetter nach Angaben der Besatzung des SAR-Helikopters sehr gut gewesen.

Nach Angaben des Flugleiters von Norderney war das Wetter am Flugplatz zur Unfallzeit wie folgt: Es war am Flugplatz wolkenlos (blauer Himmel) und die Sicht lag in westlicher Richtung bei ca. 2 bis 3 km.



Satellitenbild von 11:00 Uhr (09:00 UTC)

Quelle: METEOSAT

Rot eingezeichnet: Flugstrecke von Emden nach Norderney (vereinfachte Darstellung)

Laut Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) war das Wetter über der Nordsee am 2. April 2014 von einer bodennahen Inversion geprägt. In der Flugwetterprognose der Luftfahrtberatungszentrale wurde Nebel vorhergesagt: „Über der Nordsee gebietsweise ganztags Dunst sowie Seenebel mit Untergrenzen zwischen 100 und 300 ft AGL und Obergrenzen um 1 000 ft AGL.“ Die vorliegenden Satellitenbilder zeigen, dass es um 10:00 Uhr (08:00 UTC) Seenebel westlich und nördlich von Norderney gab. Ab diesem Zeitpunkt breitete sich der Seenebel weiter in Richtung Wattenmeer aus. Um 10:30 Uhr war das Wattenmeer noch frei, um 11:00 Uhr herrschte Nebel vor.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Piloten und dem Flugleiter von Norderney wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Norderney (EDWY) liegt auf dem südlichen Teil der Insel Norderney. Der Flugplatz verfügt über eine Asphaltbahn mit 1 000 Meter Länge und 20 Meter Breite in der Ausrichtung 083°/263° (08/26).

Flugdatenaufzeichnung

Der Flugweg des Luftfahrzeuges wurde durch die Radaraufzeichnungen des Flugsicherungsunternehmens dokumentiert und stand der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich im Wattenmeer auf der Position 53°40,873N 007°14,483E südlich der Insel Norderney. Das Luftfahrzeug lag kopfüber im ca. 1,80 Meter tiefen Wasser (12:17 Uhr), das Fahrwerk und der hinter der Kabine gebrochene Rumpf ragten aus dem Wasser. Bug und Heck des Flugzeuges befanden sich unter Wasser und hatten Grundberührung. Durch diese Grundberührung wurde das Flugzeug auf Position gehalten (Beschreibung der Besatzung des Seenotrettungskreuzers).

Die Bergung des Flugzeuges durch einen Tonnenleger am Unfalltag erfolgte, indem Gurte an den Rädern/Fahrwerk befestigt wurden und das Flugzeug mit dem Kran des Tonnenlegers langsam angehoben wurde. Dabei verblieb der Motor des Flugzeuges zunächst an der Unfallstelle und konnte erst einige Tage später geborgen werden.

Flugzeug und Motor wurden in den Hafen von Norddeich verbracht. Die dort durchgeführte Untersuchung ergab folgende Feststellungen:

Das Luftfahrzeugheck war hinter der Kabine abgeknickt, verdreht und das Flugzeug war in zwei Teile zerbrochen. Alle Ruder waren vorhanden, die Steuerseile waren verbunden. Beim Rudercheck waren alle Steuerseilverbindungen hinter den Steuerhörnern intakt. Die Landeklappen waren auf 40° ausgefahren. Die Vorwärmung des

Vergasers war gezogen, die Regelung des Gemisches war auf „reich“ gestellt und der Gashebel befand sich in reduzierter Position. Die vorderen Sitze waren losgerissen. Die Rumpfunterseite war stark beschädigt, dabei waren die Beschädigungen links unten stärker ausgeprägt als rechts. Der linke Radschuh war zerstört. Der Motor war mit Meerwasser gefüllt. Die Ölwanne hatte neben der Ölablassschraube ein Loch. Der Vergaser war abgerissen. Das Anlasserritzel war im Eingriff, Federdruck nach vorne. Der Propeller wurde 2-mal durchgedreht, es wurden alle Ventile angetrieben. Die Vakuumpumpe war funktionsfähig. Alle acht Zündkerzen zeigten ein rehbraunes Verbrennungsbild.

Medizinische und pathologische Angaben

Gemäß vorliegendem Obduktionsbericht war ein Ertrinken des Piloten todesursächlich. Es ergaben sich keinerlei Anhaltspunkte für das Vorliegen anderer akuter Erkrankungen, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Todeseintritt hätten stehen können. Die Obduktion ergab, dass die beim Unfall erlittenen Verletzungen weder in der Einzelbetrachtung noch in der Gesamtheit als lebensbedrohend zu bezeichnen waren.

Untersuchungsführer: Michael Pfefferl
Mitwirkung: Klaus-Uwe Fuchs, Thomas Kostrzewa
Untersuchung vor Ort: Axel Rokohl

Braunschweig, 5. September 2014

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und 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.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de