

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	06. Juni 2010
Ort:	nahe Flugplatz Bad Neuenahr / Ahrweiler
Luftfahrzeug(e):	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Beechcraft / 24R
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X071-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortlichen Flugzeugführer startete mit der Beechcraft 24R, um 11:43 Uhr zu einem Rundflug nach Sichtflugregeln (VFR). Ca. 20 Minuten später kehrte er zurück, meldete sich per Funk und flog in die Nordplatzrunde für die Piste 11 ein. Im Queranflug fiel kurz darauf in einer Höhe von ca. 1 400 ft das Triebwerk aus. Nach eigenen Angaben schaltete der Pilot den Tankwahlschalter noch „hin und her“, entschloss sich aber in geringer Höhe den Tankwahlschalter auf „Aus“ zu stellen. Der Pilot landete die Beech 24R um 12:10 Uhr¹ ca. 810 m vor der Landeschwelle 11 in einem Rapsfeld.

Angaben zu Personen

Der 56-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 510 Stunden, davon 2:08 Stunden mit sieben Landungen während der letzten 90 Tage.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Beechcraft 24R ist ein einmotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeug mit der Werknummer 7933 MC-175 wurde 1973 gebaut und seitdem 3 135 Stunden betrieben. Die Bescheinigung für die Lufttüchtigkeit war bis 26.03.2011 gültig.

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

Meteorologische Informationen

Der Flugplatz Bad Neuenahr / Ahrweiler meldete zum Unfallzeitpunkt folgende Wetterbedingungen:

Wolken, Bodensicht: CAVOK
Wind: leichter Ostwind
Temperatur: 27 °C
Luftdruck: 1 010 hPa

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Bad Neuenahr / Ahrweiler verfügt über eine 500 m lange Asphaltpiste mit der Ausrichtung 11/29. Der Flugplatzbezugspunkt liegt in einer Höhe von 607 ft über MSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug berührte ca. 30 m vor der Endlage des Wracks den Bewuchs des Rapsfeldes. Nach weiteren 10 m erfolgte die erste Bodenberührung in leichter Schräglage nach links. Das Flugzeug kam mit der Längsachse in Richtung 360° zum Stillstand. Das Fahrwerk und die Landeklappen waren ausgefahren, das Bugfahrwerk war ca. 3 m vor der Endlage des Wracks abgebrochen. Die linke Tragfläche war teilweise vom Rumpf getrennt, der Holm war verdreht. Der Tankwahlschalter war in der Stellung „Aus“. Aus dem rechten Tank wurden zwei Liter und aus dem linken Tank 40 Liter Kraftstoff entnommen. Im Kraftstoffsystem war bis zur Pumpe Kraftstoff vorhanden, die Leitungen zwischen Pumpe und Einspritzdüse waren trocken.

Brand

Es war kein Brand entstanden.

Versuche und Forschungsergebnisse

Die Kraftstoffpumpe wurde ausgebaut und in einem Instandhaltungsbetrieb überprüft. Die Pumpe arbeitete während der Überprüfung einwandfrei.

Untersuchungsführer: Wilke

Untersuchung vor Ort: Koss

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.

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