

Untersuchungsbericht

3X268-0/00
Oktober 2006

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Oktober 2000
Ort:	Coburg-Brandensteinebene
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper Aircraft Corporation / PA-60-602P
Personenschaden:	Flugzeugführer leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer war mit der PA-60 in Koblenz gestartet und befand sich auf einem privaten Reiseflug nach Poprad/Tatry (Slowakische Republik). Kurz nach Verlassen der TMA-Frankfurt bemerkte er eine ungewöhnlich schwankende Tankanzeige, die er in turbulenter Luft nicht eindeutig interpretieren konnte. Er beabsichtigte daraufhin auf dem Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene (EDQC) eine Sicherheitslandung auszuführen. Um 14:56 Uhr MEZ¹ setzte er bei einem Wind von 210°/20 kt auf der Piste-30 auf. Es gelang ihm nicht, das Flugzeug rechtzeitig auf der

Landebahn anzuhalten. Mit noch erheblicher Geschwindigkeit rollte das Flugzeug über das Ende der Piste hinaus, übersprang den tiefer gelegenen Zaun des Fluggeländes sowie die Zufahrtstraße zum Flugplatz und kam schließlich im Buschwerk des angrenzenden, abfallenden Hanges zu liegen. Die rechte Tragfläche wurde dabei abgetrennt und auslaufender Kraftstoff geriet in Brand. Über den Notausstieg der rechten Seite konnte sich der Flugzeugführer retten.

Untersuchung

Die Untersuchung vor Ort wurde durch einen Beauftragten der BFU durchgeführt. Mit Hilfe der Bremsspur des linken Hauptfahrwerkrades wurde belegt, dass das Luftfahrzeug ca. 320-330 m bahneinwärts aufsetzte und zunächst zur Halbbahnmarkierung hin (bei 430 m) leicht nach links abdriftete. Es folgte eine 350 m lange Unterbrechung dieser Spur und schließlich ihre Fortsetzung, wieder im Bereich der Mittellinie (Center Line) beginnend, bis hin zum Landebahnende. Vom rechten Rad waren keine Bremsspuren gefunden worden.

Veranlasst durch die Windverhältnisse, wählte der Flugzeugführer nach eigenen Aussagen eine Anfluggeschwindigkeit von 135 kt und 20° Klappen Ausschlag. Ihm zufolge setzte er die PA-60 normal auf und bremste. Wegen des starken Seitenwindes ließ er jedoch die Bremse nach, um die Rollrichtung der PA-60 zu korrigieren. Danach bremste er noch einmal, hatte aber den Eindruck, keine Wirkung zu haben.

Ein Nachweis über die Anfluggeschwindigkeit bzw. die Aufsetzgeschwindigkeit der PA-60 ließ sich aus den Radaraufzeichnungen des Flugweges nicht ableiten,

¹ Uhrzeiten entsprechen lokaler Ortszeit, sofern nicht anders angegeben.

da die Daten um 14:53:46.6 Uhr in FL30 endeten. Zu dieser Zeit war das Luftfahrzeug noch ca. 2,5 NM vom Flugplatz entfernt (Elevation EDQC: 1491 ft).

Gemäß Flughandbuch (FHB) waren vom Luftfahrzeug-Hersteller Landungen mit der PA-60-206P mit maximal 15 kt Seitenwind demonstriert worden. Hier betrug die Seitenwindkomponente 20 kt von links.

Eine Kontrolle der Radbremsanlage ergab keinen Defekt, der zu einer Fehlfunktion beim Abbremsen hatte beitragen können.

Zu den Aufschlag- und Brandschäden der rechten Tragfläche kamen Schäden an der linken Tragfläche, den beiden Propellern, am Haupt- und Bugfahrwerk, außerdem Einbeulungen an Bug und Rumpfunterseite hinzu.

Unter der Annahme eines Standardanfluges mit Aufsetzen wären gemäß FHB folgende Größen ermittelbar (ohne Berücksichtigung eines ansteigenden Bahnprofils):

- eine dem aktuellen Gewicht von 2535 kg angemessene Anfluggeschwindigkeit läge je nach Klappenausschlag (40-0°) bei 92-108 kt und damit eine erforderliche Landestrecke (LDR) von 630-740 m Länge,
- bei 135 kt Anfluggeschwindigkeit ergäbe sich eine mögliche Aufsetzgeschwindigkeit zu 122 kt und damit allein eine Landerollstrecke von 710 m. Unter Berücksichtigung des nachgewiesenen Aufsetzpunktes wäre die PA-60 bei etwa 1030-1040 m zum Stillstand gekommen.

In EDQC standen 860 m Landestrecke (LDA) zur Verfügung sowie für Starts zusätzlich ein Sicherheitsstreifen von 30 m zum Ende der jeweiligen Startbahn.

Die Untersuchung wurde gemäß §18 FIUUG eingestellt.

Untersuchungsführer Blau