

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	20. September 2009
Ort:	Porta Westfalica
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Avions Pierre Robin / DR 400/180
Personenschaden:	zwei Personen leicht, eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Gewässerverunreinigung
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X162-09

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot hatte einen privaten Reiseflug nach Sichtflugregeln (VFR) von Porta Westfalica (EDVY) nach Damme (EDWC) geplant. In seiner Begleitung befanden sich drei Fluggäste. Der Start erfolgte um 16:13 Uhr¹ auf der Piste 23 des Verkehrslandeplatzes.

Von Zeugen wurde beobachtet, wie das Flugzeug nach dem Abheben eine sehr steile Steigfluglage einnahm und nach wenigen Sekunden über die linke Tragfläche abkippte. Anschließend kollidierte das Flugzeug mit einem Baum und stürzte in einen Teich.

Drei Insassen konnten sich aus dem im Wasser liegenden Wrack selbst befreien, eine Person wurde von Helfern aus den Sitzgurten befreit.

Angaben zu Personen

Der 45-jährige Pilot war seit März 2008 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatpiloten. Die Lizenz wurde erstmalig am 20. März 2008 nach den Regelungen JAR-FCL deutsch ausgestellt und war bis 10. September 2013 gültig.

Er besaß die Berechtigung zum Führen einmotoriger Landflugzeuge und Reisemotorsegler, gültig bis 10. September 2010 bzw. 19. März 2010.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 14. März 2008, war bis 31. Mai 2010 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 20 Stunden nach Erwerb des Luftfahrerscheines.

Die Flugerfahrung auf dem Unfallmuster betrug 17 Stunden bei 49 Starts und Landungen, davon wurden nach Erwerb der Lizenz 8 Stunden und 16 Starts und Landungen absolviert. Auf die letzten 90 Tage entfielen davon 5 Stunden und 11 Starts und Landungen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem einmotorigen Flugzeug handelte es sich um einen freitragenden Tiefdecker in Holzbauweise.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftsportverein betrieben.

Hersteller:	Avions Pierre Robin – Centre Est Aeronautique
Muster:	DR 400/180
Werknummer:	2232
Baujahr:	1994
Leermasse:	644,5 kg
Maximale Abflugmasse:	1 100 kg
Triebwerk:	Lycoming O-360-A3A
Propeller:	Sensenich 76-EM8S5 0 64

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 995 Stunden und 5 639 Landungen. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 31. Oktober 2008 statt. Am 23. Juli 2009 wurde eine 50-Stunden-Kontrolle durchgeführt. Seitdem war das Flugzeug fünf Stunden geflogen.

Im Flugzeug war ein Satellitennavigationsgerät KLN 90B eingebaut. Eine Datenauswertung war nicht möglich, weil das Gerät keine Daten speichert.

Für den Unfallzeitpunkt wurde folgende Beladung ermittelt:

Pilot und Passagier vorn:	79 kg + 75 kg
Passagiere hinten:	78 kg + 70 kg
Kraftstoff - Haupttank:	79 kg
Kraftstoff - Tragflügeltanks:	57 kg
Gepäck:	2 kg
Gesamtbeladung:	440 kg

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (VMC).

Nach den Angaben der Flugleitung kam der Wind aus 280° bis 320° mit zehn Knoten, die Sicht betrug 8 000 m. Die Bewölkung war aufgelockert (SCT) und die Untergrenze lag in 4 000 Fuß. Die Temperatur betrug 23 °Celsius und der Luftdruck (QNH) betrug 1 019 Hektopascal.

Funkverkehr

Zwischen der Flugleitung und dem Flugzeug wurde auf der Frequenz 122,37 MHz (Porta Info) Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Porta Westfalica verfügt über eine 860 m lange und 15 m breite Asphaltbahn in Richtung 053°/233° und liegt in einer Höhe von 148 ft AMSL.

Zum Unfallzeitpunkt war die Startbahn 23 mit einer verfügbaren Länge (TORA) von 740 m in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Kollision mit der linken Tragfläche erfolgte mit einem der ca. 60 m seitlich der Startbahn 23 stehenden ca. 20 m hohen Bäume. Dabei wurde die Baumkrone gekappt.

Beim anschließenden Aufprall auf dem Wasser wurden der linke Tragflügel und das Leitwerk abgerissen.



Unfallort

Quelle: Google/BFU



Teile des Wracks ragen aus dem Wasser

Foto: Polizei

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich
Untersuchung vor Ort: Peter Nemitz
Braunschweig den: 28. Juni 2011

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