

Untersuchungsbericht

3X001-10
April 2010

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	07. Januar 2010
Ort:	Nordhorn-Lingen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA-31 Navajo
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

genannt und wurde darüber informiert, dass die Bahn schneebedeckt und nicht geräumt sei. Zur besseren optischen Erfassung in der weißen konturlosen Umgebung schaltete der Flugleiter die Nachtflugbefeuerung ein.

Mit Nordostkurs aus Richtung Stadtlohn kommend flog der Pilot den Platz über die südlich verlaufende Linksplatzrunde an. Nach seiner Aussage nahm er die Bahnbeleuchtung auf dem Gelände des Flugplatzes nicht wahr und kurvte nach bekannten geografischen Gegebenheiten der Umgebung in den vermeintlichen Endanflug der Bahn 24. Erst im Aufsetzvorgang realisierte er rechts neben sich einige Lampen der eingeschalteten Befeuerung.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach einer erfolgten 100-Stunden-Kontrolle in einer Werft am Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Vreden beabsichtigte der Pilot das Flugzeug zum Heimatflugplatz Nordhorn-Lingen zurückzufliegen. Der 26-minütige Flug, zu dem die PA-31 gegen 14:38 Uhr¹ startete, wurde in einer Höhe zwischen 1 500 und 2 000 ft MSL durchgeführt und verlief ereignislos.

Etwa 20 nautische Meilen (NM) vor Erreichen des Platzes nahm der allein an Bord befindliche Flugzeugführer Funkkontakt mit der Flugleitung Nordhorn Info auf. Als Piste in Betrieb bekam er die Asphaltbahn 24

Das Flugzeug landete links neben der Asphaltpiste auf dem schneebedeckten Grasstreifen. Das Bugrad knickte ein. Nach einer Spur von etwa 60 m kam die Piper mit einer leichten Drehung nach rechts zum Stehen.

Angaben zu Personen

Der 31-jährige Flugzeugführer war seit dem 06.10.2004 Inhaber einer Privatpilotenlizenz, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL. Die Lizenz war bis zum 16.09.2012 gültig mit der Auflage, eine Brille zu tragen. Eingetragen waren die Berechtigungen für ein- und mehrmotorige Flugzeugmuster mit Kolbenantrieb (SE/ME) sowie die Nachtflugberechtigung (NFQ).

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

Die Gesamtflugerfahrung betrug 263 Stunden. Davon entfielen ca. 80 Stunden auf das Muster PA-31 Navajo. Die Anzahl der Landungen mit der PA-31 belief sich auf ca. 100, davon 20 innerhalb der letzten 90 Tage.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Flugleitung lag die Bodensicht am Platz zum Unfallzeitpunkt bei ca. 3 km im leichten Dunst. Unter einer geschlossenen Wolkendecke in 1 500 ft über Grund herrschte kein Wind. Die Temperatur wurde mit ca. 0 °C angegeben.

Angaben zum Flugplatz

Der unkontrollierte Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen liegt eine nautische Meile östlich der Ortschaft Klausheide in einer Höhe von 85 ft innerhalb des Flugbeschränkungsgebietes ED-R 37A.

Das Areal des Platzes ist weitestgehend von Hochwald umgeben. Aufgrund versetzter Bahnschwellen stehen für Starts und Landungen auf der 900 m langen Asphaltpiste 06/24 in beide Richtungen 680 m Landestrecke (LDA) zur Verfügung. Die Bahn ist mit einer zugelassenen Nachtflugbefeuerung ausgestattet.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die schneebedeckte Landebahn unterschied sich optisch kaum von ihrer unmittelbaren Umgebung. Die Oberfläche wies keine Rollspuren zuvor gelandeter Flugzeuge auf. Sockel und Aufbau der einzelnen Lampenkörper am Bahnrand waren nicht sichtbar. Die Befeuerung war zu erkennen.

Das Bugfahrwerk des Flugzeuges war nach hinten abgeknickt. Die Struktur des vorderen Rumpfbereiches war verzogen.

Untersuchungsführer	F. Kühne
Untersuchung vor Ort	S. Schrader