

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	06. August 2010
Ort:	Lauenbrück
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper Aircraft Corporation / PA 28-181
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	3X115-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 09:30 Uhr¹ vom Flughafen Paderborn-Lippstadt (EDLP) zu einem Flug nach Sichtflugregeln (VFR) nach Kiel-Holtenau (EDHK). Nach den Aufzeichnungen des Funkverkehrs zwischen dem Fluginformationsservice (FIS) und dem Flugzeug meldete der Pilot um 10:29 Uhr Motorprobleme und die Position seines Flugzeuges in der Nähe des Flugplatzes Lauenbrück (EDHU). Die Flugsicherung gab Kursempfehlungen für den Anflug des Flugplatzes Lauenbrück. Um 10:35 Uhr meldete der Pilot, dass er den Flugplatz in Sicht habe.

Nach Angaben des Piloten erfolgte die Landung beim zweiten Anflug. Dabei kam es im Endanflug zu einem Leistungsabfall des Triebwerkes. Beim Versuch, diesen Leistungsverlust durch Gasgeben zu kompensieren, sei das Flugzeug zu schnell geworden. Beim ersten Aufsetzen kam es zum Springen des Flugzeuges und beim zweiten Aufsetzen knickte das Bugfahrwerk ein und der Propeller berührte den Boden.

Angaben zu Personen

Der 50-jährige Luftfahrzeugführer war seit dem 4. September 2003 Inhaber einer Pilotenlizenz, ausgestellt nach den Regelungen von JAR-FCL, gültig bis 26. September 2012. Er besaß die Berechtigung als verantwortlicher Pilot auf einmotorigen Landflugzeugen (SEP land) und Reisemotorseglern (TMG), gültig bis 04. September 2011.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 22. Oktober 2011 gültig, verbunden mit der Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 209 Stunden und 520 Starts und Landungen. Die Erfahrung auf dem Muster betrug 64 Stunden und 51 Starts und Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem viersitzigen Flugzeug handelte es sich um einen Tiefdecker in Metallbauweise des Herstellers Piper Aircraft Corporation. Es war in Deutschland zum Verkehr

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

zugelassen und wurde von einem Verein betrieben. An dem im Jahr 2000 gebauten Flugzeug erfolgte die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit am 19. Dezember 2009; die letzte 50-Stunden-Kontrolle wurde am 28. Juli 2010 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugbedingungen (VMC). Laut Routinewettermeldung (METAR) des nächstgelegenen Flughafens Hamburg-Finkenwerder (EDHI) wehte der Wind aus nördlichen Richtungen mit 5 Knoten und die Sicht betrug mehr als zehn Kilometer. Die Bewölkung war aufgelockert, die Basishöhe betrug 1 800 Fuß. Die Lufttemperatur lag bei 18 °C und der Luftdruck (QNH) wurde mit 1 016 Hektopascal angegeben.

Funkverkehr

Zwischen der Flugsicherung und dem Flugzeug bestand Funkverbindung. Der Funkverkehr wurde in deutscher Sprache geführt und aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Lauenbrück (EDHU) liegt ca. 0,8 nautische Meilen (NM) nordöstlich der Stadt Lauenbrück. Er verfügt über eine Grasbahn mit 600 m Länge und 20 m Breite in der Ausrichtung 11/29. Für die Landerichtung 29 beträgt die verfügbare Landestrecke (LDA) 600 m.

Zum Zeitpunkt der Landung war der Flugplatz nicht in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf der Landebahn 29. Das Flugzeug kam ca. 320 m hinter der Schwelle zum Stehen.

Das Bugfahrwerk war eingeknickt und der Propeller verbogen.

Zwischen den Elektroden der oberen Zündkerze des linken vorderen Zylinders befanden sich Verbrennungsrückstände.

Der rechte Flächentank war halb voll, der linke Flächentank war voll.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

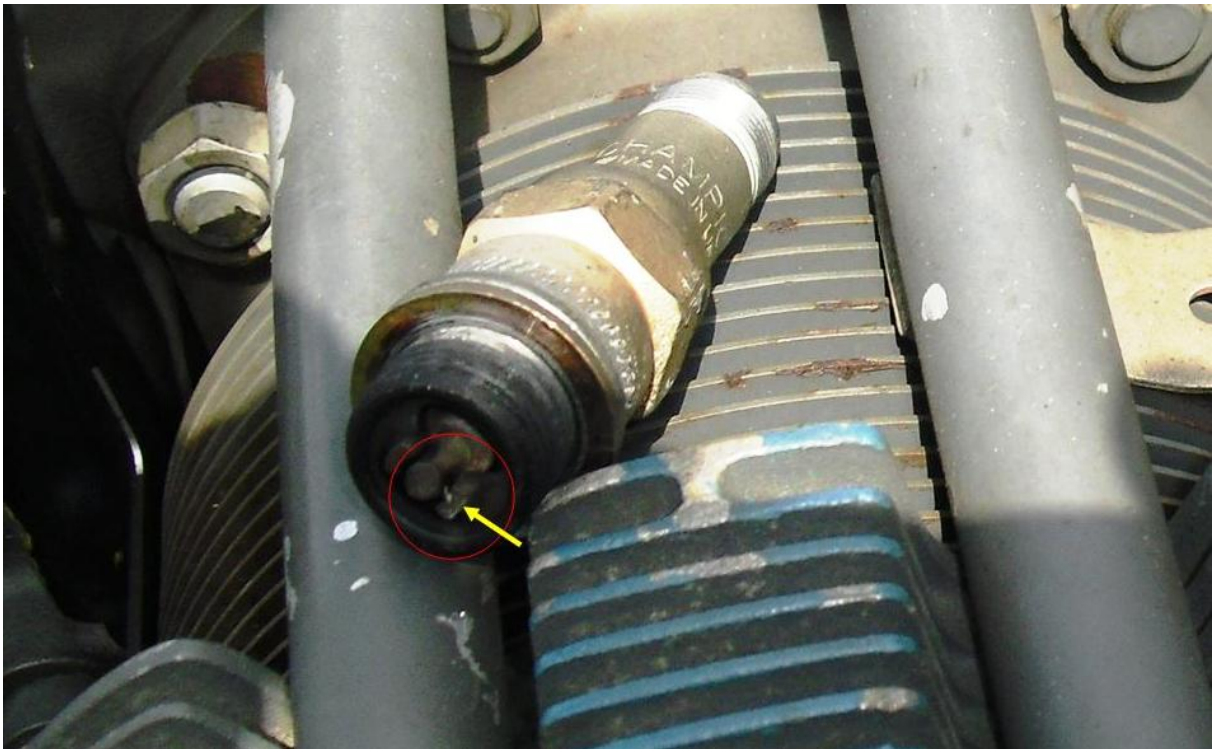
Untersuchung vor Ort: Ludwik de Jelski

Anlagen



Unfallstelle

Foto: BFU



Rückstände zwischen den Zündkerzenelektroden

Foto: BFU

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