

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Januar 2011
Ort:	Ballenstedt
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA-34-220T Seneca V
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X001-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 15:56 Uhr¹ am Flughafen Lübeck-Blankensee (EDHL) mit zwei Passagieren zu einem VFR-Nachtflug zum Verkehrslandeplatz Ballenstedt (EDCB).

Das Luftfahrzeug flog um 16:49 Uhr in die nördlich des Platzes befindliche Platzrunde der Piste 27 ein. Nach Aussagen des Flugleiters verlief der Einflug in die Platzrun-

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

de zunächst normal, im weiteren Verlauf soll das Luftfahrzeug aber "tiefer als üblich" angefliegen sein.

Im Queranflug berührte das Luftfahrzeug mit einem Kurs von 180 Grad und einem Neigungswinkel von ca. 3 Grad eine Ackerfläche und wurde abgebremst. Nach einer Drehung um die Hochachse rutschte es 96 Meter weit und wurde dabei schwer beschädigt. Ein Passagier wurde schwer verletzt.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer gab an, beim Eindrehen in den Queranflug seine Landevorbereitung abgeschlossen zu haben. Kurz vor Eindrehen in den Endanflug sei der Kontakt mit dem Erdboden erfolgt. Die Sicht zum Flugplatz sei frei gewesen und er habe seine Flughöhe unterschätzt. Der Höhenmesser hätte 800 ft angezeigt, tatsächlich sei er aber wegen einer falschen Luftdruck(QNH)-Einstellung bereits mit 500 ft auf Platzniveau gewesen. Nach dem Aufprall habe er alle Schalter ausgeschaltet, den Benzinhahn geschlossen und den Gemischhebel gezogen.

Angaben zu Personen

Der 49-jährige Luftfahrzeugführer war seit dem 24.03.1993 Inhaber einer Erlaubnis für Privatflugzeugführer. In dem nach den Regelungen JAR-FCL (deutsch) ausgestellten PPL (A) waren die Berechtigungen ME piston (land) und SE piston (land) mit Nachtflugqualifikation eingetragen. Die Erlaubnis war bis zum 23.11.2015, die darin eingetragenen Klassenberechtigungen ME piston (land) bis zum 12.05.2011 und SE piston (land) bis zum 05.05.2012 gültig. Nach der Tauglichkeitsuntersuchung vom 24.03.2010 bestand die Auflage, eine Sehhilfe zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Der Luftfahrzeugführer verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 326 Stunden und 317 Landungen. Davon entfielen 142 Stunden und 230 Landungen auf das Muster Piper PA-34-220T Seneca V. Innerhalb der letzten 90 Tage hatte er 26 Landungen und 26 Flugstunden ausschließlich auf diesem Muster absolviert.

Er verfügte über eine Nachflugerfahrung von insgesamt 19 Landungen, die er alle in den letzten 90 Tagen durchgeführt hatte.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die Piper PA-34-220T Seneca V ist ein zweimotoriger Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeug mit der Werknummer 3449243 wurde 2002 gebaut und insgesamt 1 351 Stunden betrieben. Das Luftfahrzeug war mit einem GPS Garmin

530/430 ausgerüstet. Die Bescheinigung für die Lufttüchtigkeit war bis zum 16.06.2011 gültig. Nach einer 100-Stunden-Kontrolle am 29.10.2010 betrug die Betriebszeit 16 Stunden.

Meteorologische Informationen

Der Verkehrslandeplatz Ballenstedt meldete zur Unfallzeit folgende Wetterbedingungen: Wolken: 8/8 Bedeckung in 3 000 ft, Bodensicht: 10 km, Wind: umlaufend mit zwei Knoten.

Das GAFOR-Gebiet 20 war mit MIKE 5 eingestuft, das bedeutet Sichten zwischen fünf und 8 km und Wolkenuntergrenzen zwischen 500 und 1 000 Fuß über der Bezugshöhe von 700 Fuß. Die automatische Station Wernigerode meldete um 17:00 Uhr UTC eine Wolkenuntergrenze von 400 Fuß AGL und eine Sichtweite von 2,9 km. Der Brocken im Harz war in Wolken und die Temperatur lag hier um 0 Grad Celsius, was eine Nullgradgrenze in 3 700 Fuß ergibt.

Laut Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) können für Ballenstedt um 16:50 Uhr Sichtweiten zwischen 3 und 5 km sowie Wolkenuntergrenzen zwischen 400 und 800 Fuß AGL bei Regen angenommen werden. Der Stationskarte in Verbindung mit dem Radar war zu entnehmen, dass es zum Zeitpunkt der Landung in Ballenstedt regnete.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Luftfahrzeug und der Bodenfunkstelle verlief störungsfrei. Nach dem Unfall nahm der Luftfahrzeugführer über ein Mobiltelefon Kontakt zur Bodenfunkstelle auf. Eine Aufzeichnung des Funkverkehrs erfolgte nicht.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Ballenstedt (EDCB) befindet sich ca. eine nautische Meile (NM) nördlich des gleichnamigen Ortes am Nordostrand des Harzes. Er verfügt über eine Asphaltbahn mit 685 m Länge und 30 m Breite in der Ausrichtung 09/27 und ist für Nachtflug zugelassen. Ballenstedt ist mit einer Bahnbeleuchtung und einer PAPI-Anlage ausgestattet. Der Flugplatzbezugspunkt liegt in einer Höhe von 502 ft AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1 675 m nordöstlich der Piste 27 auf einer Ackerfläche. Die Höhenlage des Unfallortes entspricht in etwa der Platzhöhe von Ballenstedt. Im Luftfahrzeug war ein QNH von 1 027 hPa eingestellt. Zum Unfallzeitpunkt betrug das QNH im rund 20 km nordöstlich befindlichen Cochstedt 1 022 hPa.

Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Fritz Kühne
Mitwirkung: Klaus-Uwe Fuchs
Untersuchung vor Ort: Joachim Schütte

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