

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. April 2011
Ort:	Anklam
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation / Cessna F 172M
Personenschaden:	vier Insassen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X029-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Besetzt mit drei Passagieren und dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer befand sich die Cessna F 172M im Anschluss an einen 51-minütigen Rundflug um 14:22 Uhr¹ im Landeanflug auf die Piste 09 des Verkehrslandeplatzes Anklam.

Die Phase des Endanfluges wurde vom rechts vorn sitzenden Fluggast neben weiteren Sequenzen während des Fluges durchgängig mit einer Videokamera aufgenommen.

Aus der Aufzeichnung war ersichtlich, dass das Flugzeug ohne aufzusetzen unter dem Dauerton der akustischen Überziehwarnung aus dem Abfangbogen heraus wieder stieg, im überzogenen Flugzustand hart den Boden berührte und sprang. Unter Beibehaltung eines extrem hohen Anstellwinkels driftete der Hochdecker nach rechts und berührte wechselseitig mit beiden Tragflächen den Boden.

Durch den anschließenden Aufprall des Rumpfbugs auf den Boden brachen Motor und Fahrwerk aus der Zelle. Das Flugzeug kam im Gras des Begrenzungstreifens zerstört zum Stillstand. Die Insassen erlitten leichte Verletzungen.

Angaben zu Personen

Der 53-jährige Flugzeugführer war seit dem 19.11.2010 im Besitz einer Privatpilotenlizenz PPL (A). In der Erlaubnis mit dem Ablaufdatum 31.05.2015 waren die Berechtigungen zum Führen einmotoriger Landflugzeuge bis 2 000 kg (SEP) sowie die Nachtflugqualifikation (NFQ) eingetragen. Die Berechtigungen waren bis zum 21.05.2012 gültig.

Das Flugbuch wies bei 380 Landungen eine Gesamtflugerfahrung von 129 Stunden auf. Innerhalb der letzten 90 Tage hatte der Pilot 5:31 Stunden und 14 Landungen absolviert.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Motorflugzeug F 172M war ein einmotoriger viersitziger Hochdecker in Metallbauweise mit festem Fahrwerk. Die Gesamtflugzeit der Zelle betrug 6 051 Stunden.

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

Seit der letzten Nachprüfung und 100-Stunden-Kontrolle hatte es 58 Stunden geflogen.

Der Schwerpunkt der Cessna befand sich innerhalb der zulässigen Grenzen. Besetzt mit drei Erwachsenen und einem Kind lag die aktuelle Flugmasse zum Unfallzeitpunkt unterhalb der höchstzulässigen Abflugmasse (MTOW) von 1 043 kg.

Meteorologische Informationen

Unter Sichtflugbedingungen von mehr als 10 km herrschte in einer Umgebungstemperatur von 18 °C ein leicht böiger Wind aus 060° mit 14 kt.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Anklam liegt eine nautische Meile (NM) südsüdwestlich der Stadt Anklam in einer Höhe von 18 ft über AMSL.

Eine befeuerte Asphaltbahn mit den Abmessungen 1 000 m x 20 m befindet sich im nördlichen Platzbereich in Ausrichtung 09/27. Südlich davon verläuft parallel eine 900 m x 40 m Graspiste, eine Segelflugschleppstrecke sowie eine zusätzliche Grasbahn als Landefeld für Segelflugzeuge.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Nach Aussage des Flugzeugführers wurde der Endanflug mit einer Landeklappeneinstellung von 20° durchgeführt.

Eine erste Berührungsspur auf der Asphaltbahn 09 hinterließ die Cessna ca. 140 m nach Bahnbeginn mit der am Heck befindlichen Verzurröse. Nach weiteren 43 m verließ der Hochdecker die Piste im Winkel von 45° nach rechts. Die Endlage des Wracks lag 87 m neben der Bahn.

Bei der Untersuchung wurden keine Hinweise auf technische Mängel am Flugzeug festgestellt.

Untersuchungsführer: F. Kühne
Untersuchung vor Ort: R. Krüger, H. Kalinke

Braunschweig, 7. September 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 Zivilluffahrt 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