

# Untersuchungsbericht

3 X 358-0/98  
Juli 1999

## Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	25.09.98
Ort:	Ballenstedt
Luftfahrzeug:	Motorflugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna F 177RG
Personenschaden:	Flugzeugführer und zwei Fluggäste tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	leichter Flurschaden

## Flugverlauf

Der Flugzeugführer beabsichtigte von Brilon nach Ballenstedt zu fliegen. Nachdem er um 1000 Uhr gestartet war, nahm er gegen 1051 Uhr Funkkontakt mit Ballenstedt auf. Da sich zu diesem Zeitpunkt ein weiteres Flugzeug auf der Funkfrequenz von Ballenstedt befand, erhielt er anfangs nur die Information, daß er gerufen werde. Beim zweiten Funkkontakt ca. 2-3 min später äußerte der Flugzeugführer seine Landeabsicht und erhielt die erforderliche Landeinformation, insbesondere daß die Sichtweite 1,8 km im Dunst beträgt. Kurz darauf überflog das Flugzeug in niedriger Höhe den Verkehrslandeplatz in nordöstliche Richtung. In etwa Platzmitte senkte er kurz den rechten Tragflügel, als Zeichen, daß er den Platz sehe.

Im anschließenden Landeanflug auf die Landebahn 27 bekam das Flugzeug ca. 2 km östlich des Flugplatzes Bodenberührung. Dabei wurden alle drei Insassen getötet und das Flugzeug zerstört.

Als das Flugzeug nach angemessener Zeit nicht wie erwartet landete und auch kein weiterer Funkkontakt zustande kam, versuchte sich der Flugleiter über den Verbleib des Cessna Klarheit zu verschaffen. Eine Rückfrage bei der DFS brachte keine Klärung. Aufgrund von Hinweisen von SAR-Münster wurde die Notfrequenz 121,5 MHz abgehört und ein Notsignal empfangen. Daraufhin wurde eine Suche eingeleitet und das Wrack gegen 1150 Uhr 2 km östlich des Flugplatzes und 250-300 m nördlich der Anfluggrundlinie auf einem freien Feld aufgefunden. Augenzeugen für den Unfall gab es nicht.

## Untersuchung

Der Unfall wurde durch einen Beauftragten der BFU vor Ort untersucht

Anhand der an der Unfallstelle festgestellten Aufprallspuren ließ sich folgender Unfallhergang rekonstruieren: Mit ausgefahrenem Fahrwerk bekam die Cessna in Richtung 325° und ca. 10° rechter Querneigung sowie ca. -10° Längsneigung die erste Bodenberührung. Diese erfolgte mit dem rechten Hauptfahrwerk mit anschließendem Aufprall des rechten Randbogens. Danach prallte die Triebwerkunterseite und das linke Fahrwerk auf. Anschließend hob das Flugzeug wieder ab und berührte nach 50 m in einer bedeutend steileren Lage erneut den Boden. Darauf sprang es erneut weg und überschlug sich bei der nächsten Bodenberührung. Gleichzeitig brach das Rumpfvorderteil sowie der Leitwerksträger hinter dem Kabinenbereich. Das Triebwerk und der einteilige Tragflügel wurden abgerissen. Das Wrack kam 83 m nach der ersten Bodenberührung zum Stillstand. Die gesamte Trümmerverteilung erstreckte sich auf eine Strecke von 95 m.

Ein GPS mit sehr großem Moving Map Display wurde ca. 35 m vom Hauptwrack entfernt gefunden. Auf der Rückseite befanden sich Streifen eines Klettverschlusses. Als Einbauort/Befestigungsort wurde eine Halterung am mittleren Konsolenteil über dem Tankwahlschalter und unterhalb der Triebwerk- und Propeller-verstellhebel ermittelt.

Die Untersuchung der Festplatte des Moving Map ergab, daß die darauf gespeicherten Daten nicht mehr rekonstruierbar waren.

#### Flugzeugführer

Der Flugzeugführer, der gleichzeitig Halter und Eigentümer des Flugzeuges war, hatte lt. persönlichem Flugbuch mindestens 1405 Stunden Flugerfahrung. Davon war er mehr als 325 Stunden mit seiner Cessna F 177RG geflogen.

Die durchgeführte Obduktion ergab keine Anhaltspunkte auf verminderte Flugfähigkeit bzw. gesundheitliche Beeinträchtigungen.

#### Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Ballenstedt hat eine asphaltierte Start- und Landebahn von 685 m Länge und 30 m Breite. Die Bahn ist in Ost-West-Richtung ausgerichtet. Als Anflughilfe gibt es für beide Landerichtungen jeweils eine optische Präzisions-Anflughilfe (PAPI). Diese war während des Anfluges in Betrieb. Weiterhin waren die Befeuerung der Landebahn, die Anflugblitzbefeuerung und das Flugplatzdrehlicht eingeschaltet.

#### Wetter

Wind: aus 090° mit 3 kt

Sicht: ca. 1800 m

Bewölkung: keine

Laut dem meteorologischen Gutachten war es zum Unfallzeitpunkt am Verkehrslandeplatz Ballenstedt stark dunstig. Bereits in der näheren Umgebung des Verkehrslandeplatzes trat flacher Bodennebel auf. Mit hoher Wahrscheinlichkeit lag die Obergrenze dieser Nebelbänke zwischen 100 m und 150 m über den Erdboden.

## Beurteilung

Der Flugzeugführer hatte in nordöstlicher Richtung den Flugplatz überflogen, um in eine weite Rechtskurve in den Endanflug einzudrehen. Da er den Flugplatz während des Überfluges wahrscheinlich sah, setzte er den Anflug fort, obwohl kurz vorher ein weiteres Flugzeug, welches er auf der Frequenz hören konnte, den Anflug wegen nicht ausreichender Sichten abbrach und zum Startflugplatz zurückflog.

Während des Eindrehens in den Endanflug verlor er offensichtlich den Sichtkontakt zum Flugplatz. Ursache hierfür könnte eine Nebelbank gewesen sein.

## Schlußfolgerungen

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß beim Eindrehen in den Endanflug die Cessna ungewollte Bodenberührung erhielt. Ursächlich hierfür war die unzureichende Flugsicht im Bereich des Endanfluges für die Landebahn 27.

Untersuchungsführer	Peters
Untersuchung vor Ort	Körper