

Untersuchungsbericht

3X061-0/05
November 2007

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. Mai 2005
Ort:	Speyer
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Dornier / Do 27 Q-5
Personenschaden:	6 Insassen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	17 parkende Autos beschädigt
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

auf einem parallel zu dieser Straße gelegenen Parkplatz.

Der Hochdecker kollidierte mit einem Baum und nacheinander mit 17 geparkten Autos. Das Flugzeug wurde zerstört. Die Insassen erlitten leichte Verletzungen. Außenstehende Personen kamen nicht zu Schaden.

Angaben zu Personen

Der 44-jährige Pilot war im Besitz gültiger Privatpilotenlizenzen für Motorflugzeuge, Motorsegler und Segelflugzeuge nach den Richtlinien der ICAO, erstmals ausgestellt im Jahr 1991. Zusätzlich eingetragen war die Berechtigung zum Flugzeugschlepp. Seine Flugerfahrung betrug ca. 600 Stunden, hiervon ca. 500 Stunden auf dem Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen war er 2,5 Stunden geflogen.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot hatte mit der Do 27 am Vormittag bereits drei Rundflüge absolviert. Um 11:48 Uhr¹ startete er mit fünf Fluggästen zu einem weiteren Rundflug.

Als der Flugzeugführer gegen 12:10 Uhr zur Landung in den Queranflug der Piste 17 eindrehte, bemerkte er, dass das Triebwerk keine Leistung mehr abgab. Da die zur Verfügung stehende Höhe nicht ausreichte, den Flugplatz im Gleitflug zu erreichen, war er zu einer Notlandung gezwungen. Er informierte die Flugleitung und kurvte über bebautem Gebiet entlang einer Straße nach rechts. Die anschließende Notlandung erfolgte

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster Dornier Do 27 Q-5 ist ein 6-sitziger freitragender Hochdecker mit einer Spannweite von 12 m.

Das im Jahr 1960 gebaute Flugzeug hatte eine höchstzulässige Abflugmasse von 1850 kg. Es war mit einem 270 HP starken Getriebemotor des Modells GO-480-B1A6 und einem Verstellpropeller ausgerüstet.

Die letzte Jahresnachprüfung sowie die 100-Stunden-Kontrolle wurden zwei Tage vor dem Unfall durchgeführt. Die Gesamtbetriebszeit des Flugzeugs betrug 3479 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten bei schwachem Wind um 5 kt aus 150 Grad gute Sichtbedingungen. Die Lufttemperatur am Boden betrug 25 °C und der Luftdruck (QNH) 1022 hPa.

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

Angaben zum Flugplatz

Der in 312 ft MSL gelegene Verkehrslandeplatz Speyer verfügt neben einer 1000 m langen Graspiste über eine 1226x30 m lange Asphaltbahn mit der Ausrichtung 17/35.

Die Schwelle der Landebahn 17 ist infolge des unmittelbar nördlich angrenzenden bebauten Gebietes um 337 m versetzt. Um einen ausreichenden Abstand vom Zentrum der Stadt Speyer zu gewährleisten, wurde der An- bzw. Abflugsektor der Platzrunde um ca. 30° gekröpft in nordöstlicher Richtung angelegt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Dem verantwortlichen Flugzeugführer gelang es, den Hochdecker mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit auf einem Fahrweg zwischen zwei Parkreihen aufzusetzen. Bis zum Stillstand in Bauchlage mit abgerissenem Fahrwerk kollidierte das Flugzeug nacheinander mit abgestellten Autos.

Bei der Untersuchung vor Ort wurde eine ausreichende Kraftstoffmenge AVGAS 100 LL an Bord festgestellt (ca. 110 Liter).

Alle zwölf Zündkerzen des 6-Zylinder-Motors zeigten ein einwandfreies Verbrennungsbild. Das Gehäuse des Triebwerks wies äußerlich keine Beschädigungen auf, die einen Ausfall im Flug begründet hätten. Der Motor ließ sich von Hand durchdrehen. Beide Zündmagnete arbeiteten einwandfrei.

Es wurden der Vergaser, die Höhenkorrekturereinheit, die mechanische und elektrische Kraftstoffpumpe in einem entsprechendem Fachbetrieb für Flugmotoren überprüft. Hierbei konnte bei den ersten Probeläufen kein Kraftstofffluss im Vergaser erzeugt werden. Bei der Fehlersuche wurde das Austrittsventil in Abschaltposition, in der Führungsschiene verklemmt, vorgefunden. Die vorgeschaltete Feder war vollständig zusammen gedrückt. Nach dem manuellen Lösen des Austrittsventils konnten keine Beschädigungen oder sonstige Ursachen für ein Klemmen festgestellt werden. Nach erneutem Zusammenbau funktionierte der Vergaser gemäß allen Soll-Vorgaben ohne Auffälligkeiten.

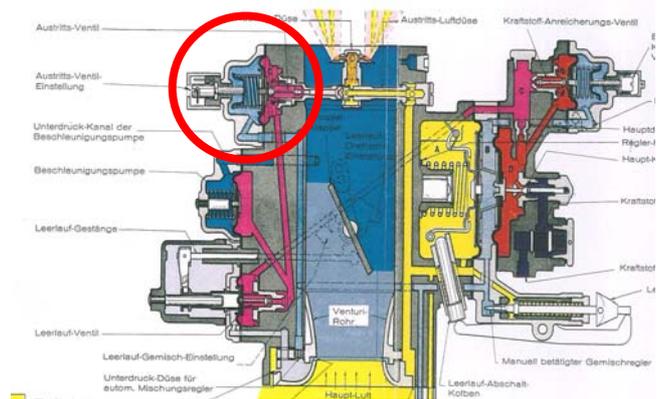


Bild zeigt: Aufbau des Vergasers und das verklemmt vorgefundene Austrittsventil

Auch an den beiden Kraftstoffpumpen konnten bei Prüfläufen keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Lediglich die Höhenkorrekturereinheit, die so genannte AMC (Automatic Mixture Control), wies ab Höhen über 15000 ft Werte leicht außerhalb der vorgegebenen Toleranzen auf, was zu einer leichten Überfettung in diesen Höhen geführt hätte.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer	Rokohl
Untersuchung vor Ort	Maier