

Untersuchungsbericht

3X180-0/06
Januar 2007

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	24. November 2006
Ort:	nahe Essen-Mülheim
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA34-220T
Personenschaden:	Pilot leicht verletzt, beide Fluggäste schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	zwei Kraftfahrzeuge
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

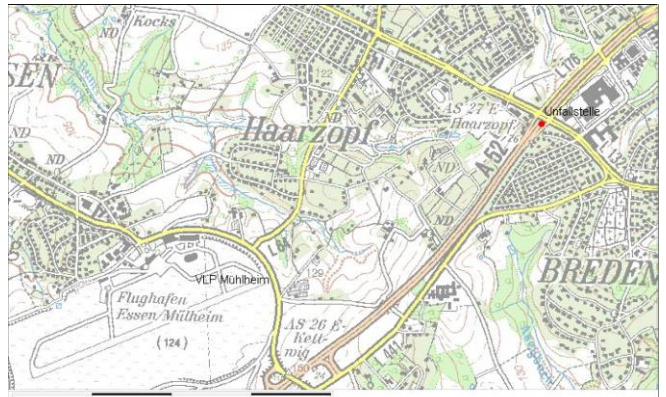
Ereignisse und Flugverlauf

Bei einer Notlandung auf der Bundesautobahn (BAB) A 52 bei Essen bekam das sechssitzige zweimotorige Flugzeug Berührung mit verschiedenen Hindernissen bevor es im Gegenverkehr auf die Autobahnfahrbahn (Richtung Dortmund) aufschlug.

Das mit drei Personen besetzte Flugzeug startete am Unfalltag um 14:04 Uhr¹ zu einem Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flug) nach Essen-Mühlheim. Am Unfalltag wurden auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof 110 Liter Kraftstoff nachgetankt. Die Landung sollte nach Sicht erfolgen. Bis zum Übergang zur Lan-

dung verlief der Flug nach Angaben des Piloten ereignislos.

Als das Flugzeug die Reiseflughöhe verlassen hatte und sich schon in Landekonfiguration (Fahrwerke ausgefahren) ca. 2 km vor dem Flugplatz befand, fielen plötzlich kurz hintereinander beide Triebwerke aus. Der Pilot teilte daraufhin der Luftaufsicht mit, dass er notlanden müsse.



Top. Karte 1:5000 Nordrhein-Westfalen
© Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2005
Seite 1 von 1

Nach den Beobachtungen des Fahrers eines auf der A 52 in Richtung Dortmund fahrenden Tanklastzuges kam ihm das Flugzeug auf der rechten Seite der Autobahn in geringer Höhe entgegen, als er den Flugplatz Essen-Mühlheim passiert hatte. Es flog eine Kurve und befand sich dann über der Gegenfahrbahn. Das Flugzeug verlor sehr schnell an Höhe und stürzte nach der Berührung mit den verschiedenen Hindernissen vor dem Tanklastzug auf die Fahrbahn.

Anschließend kollidierten mit dem auf der Fahrbahn liegenden Flugzeug ein Kleintransporter und ein Personenwagen. Beide Fahrer wurden dabei leicht ver-

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

letzt. Während die beiden Fluggäste von umstehenden Personen aus dem Flugzeug geborgen wurden, stieg der Pilot selbständig aus.

Angaben zu Personen

Der 46-jährige Pilot war seit dem 28.07.1998 im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug) ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, gültig bis 29.09.2008. Er war berechtigt als verantwortlicher Pilot das Muster PA 34 sowie mehrmotorige Flugzeuge nach Instrumentenflugregeln zu fliegen. Im Tauglichkeitszeugnis, gültig bis zum 29.09.2007, war die Tauglichkeitsklasse 1 bescheinigt.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug zum Zeitpunkt des Unfalles 250 Stunden, davon ca. 60 Stunden nach Instrumentenregeln und ca. 26 Stunden auf dem Unfallmuster. Innerhalb der letzten 90 Tage vor dem Unfall flog er ca. zehn Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die sechssitzige zweimotorige Piper PA-34-220T, Baujahr 1982, mit der Werknummer 34-8233117 ist in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen. Der Tiefdecker mit einziehbarem Fahrwerk in Bugradanordnung hatte zum Unfallzeitpunkt eine Gesamtbetriebszeit von 7795 Stunden erreicht.



Das Flugzeug war von der Firma, in der der Pilot beschäftigt ist, für einen Geschäftstermin in Berlin gechartert worden.

Meteorologische Informationen

Nach den Angaben der Luftaufsicht auf dem Flugplatz Essen-Mühlheim ergaben sich am Unfallort zum Unfallzeitpunkt folgende Wetterbedingungen:

Der Bodenwind wehte aus 170 Grad mit 14 Knoten, in Böen bis 20 Knoten. Die horizontale Sichtweite lag im Allgemeinen über 10 km. Die Untergrenze der tiefsten

unterbrochenen Bewölkung lag bei 4800 ft über Grund. Die Lufttemperatur in Bodennähe betrug 11 °C und die Taupunkttemperatur 8 °C.

Funkverkehr

Der Sprechfunkverkehr wurde in deutscher Sprache geführt. Das Gespräch zwischen dem Piloten und der Luftaufsicht vom Flugplatz Essen-Mühlheim wurde aufgezeichnet. Der BFU wurde eine Tonbandumschrift zur Verfügung gestellt.

Die Aufzeichnung begann um 15:53 Uhr. Nachdem der Pilot Landeinformationen bekommen hatte, bekam er auf seine Anfrage die Genehmigung zum direkten Einflug in den Endteil der Landebahn 25.

Um 15:58 Uhr teilte der Pilot mit, dass es Schwierigkeiten gebe und er eine Notlandung machen müsse. Die Frage nach seiner Position beantwortete er nicht mehr. Die Aufzeichnung endete um 15:59 Uhr.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Essen-Mühlheim liegt 9 km südwestlich der Stadt Essen und 6 km südöstlich der Stadt Mühlheim/Ruhr und hat eine Bezugshöhe von 129 m (424 ft). Er verfügt über eine 1400 m lange asphaltierte Start- und Landebahn in Ost/West-Richtung (07/25).

Flugdatenaufzeichnung

Das Flugzeug war nicht mit einem Flugdatenschreiber oder einem Cockpit-Voice-Recorder ausgerüstet. Diese Aufzeichnungsgeräte waren entsprechend den gültigen Luftfahrtvorschriften nicht gefordert.

Aus den von der DFS aufgezeichneten Flugdaten (RDQC-Ausdrucke) war der Flugweg und die Flughöhe des Flugzeugs gegenüber dem Boden in Relation zur Zeit zu entnehmen. Nach Beendigung des Instrumentenfluges flog die PA 34 in gerader Linie auf den Flughafen zu und kurvte direkt in den Endteil der Landebahn ein.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle auf der BAB A 52 befand sich 25 m vor einer Brücke über die BAB auf der Richtungsfahrbahn Dortmund. Das Flugzeug war direkt neben einem Tanklastzug entgegen der Fahrtrichtung zum Stehen gekommen.



Durch den Zusammenstoß mit einem Transporter wurden am Flugzeug die linke Tragfläche und das linke Triebwerk losgerissen. Teile des linken Triebwerks (Kipphebel, Ventildeckel, Stößelstange) lagen unter dem Tankfahrzeug. Alle drei Blätter des linken Propellers waren entgegen der Drehrichtung verformt.



Das rechte Triebwerk war an der Aufhängung stark gestaucht. Ein Blatt des Propellers war unbeschädigt und stand auf kleiner Steigung. Im Cockpit wurde für das linke Triebwerk der Gashebel in Stellung "VOLL-GAS", der Zündschalter in Position "EIN", der Gemischhebel auf "VOLL REICH" und der Tankschalter auf "EIN" vorgefunden.

Für das rechte Triebwerk wurde der Gashebel in Stellung "LEERLAUF", der Zündschalter in Position "EIN", der Gemischhebel auf "VOLL REICH" und der Tankschalter auf "KREUZSCHALTUNG" (crossfeed) vorgefunden. Der Hauptschalter des elektrischen Bordsystems war eingeschaltet.

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.

Das Flugzeugwrack wurde von der Unfallstelle zum Flughafen Essen-Mühlheim transportiert. Dort wurde die Kraftstoffzufuhr für die Triebwerke sowie deren Kraftstoffanlage auf noch vorhandenen Kraftstoff untersucht. Insgesamt wurden noch ca. 80 ml Kraftstoff festgestellt.

Zur Abschätzung der an der Unfallstelle ausgelaufenen Kraftstoffmenge wurde anhand der im Bordbuch eingetragenen Flug- und Blockzeiten die verbrauchte Kraftstoffmenge errechnet. Nach den Eintragungen im Bordbuch wurde das Flugzeug am 22.11.2006 morgens voll getankt. Die reine Flugzeit bis zum Unfall betrug 5 Stunden und 28 Minuten. Die Blockzeiten addierten sich auf 55 Minuten. Unter Berücksichtigung der in Berlin getankten Menge von 110 Litern standen für die Flug- und Blockzeiten insgesamt 576 Liter zur Verfügung. Nach den Angaben des Luftfahrzeugvermieters liegt der Verbrauch bei ca. 100 Liter pro Stunde.

Brand

Kurz nachdem das Flugzeug auf der Fahrbahn der Autobahn aufgeschlagen war entwickelte sich am Rumpflug ein Brand, der vom Fahrer eines Tanklastzuges mit einem Pulverlöscher gelöscht wurde.

Zusätzliche Informationen

Nachfragen auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof ergaben folgenden wesentlichen Sachverhalt (in Auszügen):

- Auf dem Standplatz des Flugzeugs gab der Pilot dem Tankwart an, dass er fast voll tanken möchte.
- Dem Piloten wurde mitgeteilt, dass nur Diners-Kreditkarten bzw. Bargeld zur Bezahlung akzeptiert werden.
- Daraufhin wollte der Pilot den Literpreis des Kraftstoffs wissen und entschied dann für 200,00 € zu tanken.
- Das Flugzeug wurde dann mit 110 Litern Kraftstoff betankt, 55 Liter auf jeder Seite.

Untersuchungsführer K. Büttner

Mitwirkung

Untersuchung vor Ort W. Frye; Nehmitz

mail: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
 Tel: 0 531 35 48 0
 Fax: 0 531 35 48 246

Herausgeber/Vertrieb:
 Bundesstelle für
 Flugunfalluntersuchung
 Hermann-Blenk-Str. 16
 38108 Braunschweig