

Untersuchungsbericht

3X092-0/07
September 2010

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Juni 2007
Ort:	Wangerooge
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper / PA-46-310 P Malibu
Personenschaden:	Pilot und drei Fluggäste schwer verletzt, ein Fluggast leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

nach links und berührte mit dem Randbogen der Tragfläche den Boden. Die Fläche riss ab und der Tiefdecker prallte Rad schlagend mit dem Rumpfbug auf. Bei der weiteren Drehung um die Hochachse riss auch die rechte Tragfläche ab. Das Wrack stürzte in einen parallel zur Bahn verlaufenden Umflutungsgraben am Fuße des Schutzdeiches.

Mithilfe von Rettungskräften konnten drei der Insassen den Kabinentiefdecker durch die Einstiegstür an der hinteren linken Rumpfseite verlassen. Der Pilot und der rechts vorn sitzende Fluggast waren eingeklemmt und wurden von der Feuerwehr aus dem Wrack geborgen.

Angaben zu Personen

Der 52-jährige Flugzeugführer war seit 1993 im Besitz einer Privatpilotenlizenz. Am 01.10.1996 erwarb er die Lizenz für Berufsflugzeugführer. In der JAR/FCL-Lizenz waren die Berechtigungen für ein- und mehrmotorige Flugzeuge (SE und ME piston land), die Instrumentenflugberechtigung sowie die Berechtigungen zur Ausbildung von Privatpiloten (FI PPL (A) und CRI) eingetragen.

Zur Untersuchung stand kein persönliches Flugbuch zur Verfügung. Die Gesamtflugerfahrung konnte daher nicht exakt ermittelt werden. Aus anderen Aufzeichnungen war zumindest jedoch eine Flugzeit von 993 Stunden nachvollziehbar. Die Erfahrung auf der Malibu ging mit 76 Stunden aus dem Bordbuch des Flugzeuges hervor. Davon hatte er 17 Stunden innerhalb der letzten 90 Tage absolviert.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Im Anschluss an einen dreistündigen Aufenthalt auf Wangerooge beabsichtigte der Pilot der Piper Malibu mit vier Fluggästen an Bord zurück nach Bremen zu fliegen.

Nach dem Setzen der vollen Triebwerksleistung und nachfolgendem Lösen der Bremsen erfolgte der Startlauf um 15:58 Uhr¹ auf der in Betrieb befindlichen Asphaltpiste 28.

Das Flugzeug hob nach weniger als 300 m Rollstrecke ab und nahm einen von mehreren Zeugen beobachteten hohen Anstellwinkel ein. Gleichzeitig drehte der Tiefdecker mit einer steiler werdenden Schräglage

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Piper PA-46-310 P Malibu war ein einmotoriger sechssitziger Tiefdecker der Kabinenklasse mit Druckkabine. Es war mit dem 310 HP starken Triebwerk Continental TSIO-520-BE ausgestattet.

Die Betriebszeit seit Herstellung des Flugzeugs im Jahre 1987 betrug 1 396 Stunden. Die Flugzeit seit der letzten Jahresnachprüfung und der letzten 100-Stunden-Kontrolle belief sich auf 57 Stunden.

Meteorologische Informationen

An der Nordseeküste lagen am Nachmittag des Unfalltages die Sichten bei mehr als 10 km. Nach Aussage des Flugleiters auf dem Verkehrslandeplatz Wangerooge wehte ein stark böiger Wind aus 280 bis 300° mit Geschwindigkeiten zwischen 15 und 30 kt.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Wangerooge liegt auf der Wattseite der Nordseeinsel. Parallel zum Schutzdeich und einem Umflutungsgraben verläuft die 850 m lange und 20 m breite Asphaltpiste in missweisender Ausrichtung 096° / 276°.

Als Start- und Landebahn war die Piste 28 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 340 m vom Bahnbeginn entfernt in einem wasserführenden Graben vor dem Deich. Durch den Zerstörungsgrad im Cockpitbereich und die Lage im Wasser war die Untersuchung vor Ort erschwert. Sie wurde nach Bergung des Wracks und dessen Transport in einen luftfahrttechnischen Betrieb fortgesetzt.

Im mittleren Rumpfbereich, in dem sich der Antrieb der Landeklappen befindet, waren die Beschädigungen gering. Es konnte nachvollzogen werden, dass für den Start eine Klappenstellung von 10° gewählt worden war.

Die Trimmung wurde in einer leichten ‚nose-up‘ - Stellung vorgefunden. Um eine aufprallbedingte Veränderung ausschließen zu können, wurde der festgestellte Befund mit den Einstellungswerten an einer anderen PA-46-310 verglichen und bestätigt.

Das Triebwerk lief beim Start unter Leistung. Technische Mängel, die die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs beeinträchtigt hätten, ergaben sich bei der Untersuchung nicht.

Untersuchungsführer F. Kühne

Untersuchung vor Ort A. Schulz