

# Untersuchungsbericht

3X170-0/07  
Oktober 2010

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. September 2007
Ort:	Niederwillingen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation / C 172 N
Personenschaden:	Pilot und Fluggast schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Auf dem Weg zurück zum Startflugplatz ließ in der Nähe der Autobahnbrücke Martinroda nach Aussage des Passagiers die Motordrehzahl des Flugzeugs dauerhaft nach. Geräusche einer Triebwerkstörung nahm er jedoch nicht wahr.

Der Flugzeugführer steuerte die in der Nähe gelegene Graspiste eines Ultraleichtflugplatzes bei Niederwillingen an. Nach den weiteren Ausführungen des Passagiers wurde das Flugzeug auf der kurzen Grasbahn 24 gelandet und „...mit viel Schwung durchgestartet.“

Bei einer anschließenden eng geflogenen Linksplatzrunde gewann die Cessna keine Höhe. Im Bereich des Queranfluges stürzte der Hochdecker gegen 15:15 Uhr auf ein freies Feld.

### Angaben zu Personen

Der 41-jährige Pilot war seit 1991 Inhaber einer Privatpilotenlizenz. Sein am 30.08.2004 nach den Regelungen JAR-FCL ausgestellter PPL (A) war bis 02.09.2009 gültig. Die darin eingetragene Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeugmuster mit Kolbenantriebswerken (SEP) hatte das Ablaufdatum 02.09.2006. Ein Eintrag, der die Verlängerung der Klassenberechtigung über dieses Datum hinaus testierte, fand sich in der im Original vorliegenden Lizenz nicht.

Die Flugerfahrung des Piloten seit Ausstellung dieser Lizenz belief sich auf 156 Stunden bei 181 Landungen. Davon entfielen 16 Stunden und 33 Landungen auf das Muster C 172. Über zurückliegende fliegerische Aktivitäten als ehemaliger Schüler einer Ausbildungseinheit für Militärpiloten vor dem Jahr 1991 wurden keine weiteren Angaben gemacht.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer beabsichtigte, zusammen mit einem Fluggast an Bord einen längeren Rundflug durchzuführen.

Der Start mit einem gecharterten Flugzeug erfolgte um 14:37 Uhr<sup>1</sup> auf dem Verkehrslandeplatz Sömmerda-Dermsdorf und führte, wie zuvor abgesprochen, zunächst in die Umgebung des Ortes Elgersburg und über den Münzeberg.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Während das Jahr 2005 nach den Eintragungen im persönlichen Flugbuch ohne fliegerische Aktivitäten blieb, hatte der Flugzeugführer im Jahr 2006 an drei Tagen 6:04 Stunden mit 15 Landungen geflogen. In Begleitung eines Fluglehrers absolvierte er am 13. August 2007 vier Flüge im Durchstartverfahren mit einer Flugzeit von 48 Minuten.

#### Angaben zum Luftfahrzeug

Das Motorflugzeug Reims Aviation C 172 N war ein einmotoriger viersitziger Hochdecker in Metallbauweise mit festem Fahrwerk. Die Gesamtbetriebszeit der Zelle betrug 9 397 Stunden.

Das Flugzeug war mit einem Lycoming O-320-H2AD Triebwerk ausgerüstet. Der Motor wies eine Betriebszeit von 2 200 Stunden auf. Eine Unbedenklichkeitserklärung zum Betrieb über die vom Hersteller empfohlene Laufzeit von 2 000 Stunden hinaus lag vor.

Der Schwerpunkt befand sich innerhalb der zulässigen Grenzen. Das aktuelle Fluggewicht lag mit ca. 890 kg etwa 150 kg unter der Höchstabflugmasse.

#### Meteorologische Informationen

Bei schwach umlaufendem Wind herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC) mit Sichtweiten um ca. 8 km.

#### Angaben zum Flugplatz

Der für den Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen zugelassene Sonderlandeplatz, ein ehemaliges Agrarfluggelände, liegt im hügeligen Gelände in einer Höhe von 1 312 ft, ca. 2 km nordöstlich der Ortschaft Niederwiltingen.

Die Graspiste in Ausrichtung 06/24 hat die Abmessungen 350 m x 30 m.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die erste Bodenberührung erfolgte mit der linken Tragfläche. Beim nachfolgenden Aufprall mit dem Bug wurde der Rumpf nach links abgeknickt und das Cockpit im vorderen Bereich stark verformt.

Der Gashebel wurde in Stellung „Vollgas“ und der Bowdenzugknopf zur Gemischaufbereitung in Stellung „Reich“ vorgefunden. Die Vergaservorwärmung war nicht gezogen. Ein Blatt des Propellers war ca. 35° nach hinten geknickt. Das zweite Blatt war unbeschädigt. Der Spinner war verformt.

Das Ausschalten von Zündung und Hauptschalter wie auch das Schließen des Brandhahnes wurde nach dem Unfall von Rettungskräften vorgenommen.

Zum Unfallzeitpunkt befand sich Kraftstoff an Bord. Die Landeklappen waren in eingefahrener Position.

Die Zylinder wurden nach dem Entfernen der Zündkerzen endoskopiert. Die bei der Endoskopie gefertigten Bilder zeigten normale Brennraumspuren. Auf weitergehende Untersuchungen am Triebwerk wurde verzichtet.

Untersuchungsführer F. Kühne

Untersuchung vor Ort T. Grüner