

Untersuchungsbericht

3X116-0/08
Oktober 2008

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 05. August 2008
Ort: Essen
Luftfahrzeug: Flugzeug
Hersteller / Muster: Piper / PA 28-181 Archer
Personenschaden: Flugzeugführer leicht verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden: keiner
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

reichen würde...“ als Zwischenstopp zum Tanken in die Flugplanung aufgenommen.

Der Start in Celle-Arloh erfolgte um 16:26 Uhr¹.

In einer Entfernung von ca. 7 NM zum Zielflugplatz Essen-Mülheim begann der Motor des Flugzeugs zu stottern und fiel aus. Der Flugzeugführer führte auf der Betonstraße einer Baustelle im Essener Stadtbereich eine Notlandung durch.

Die Piper durchrollte im unbefestigten Teil der Baustelle einen Graben und kam beim Anprall an einen Erdhügel mit abgebrochenem Fahrwerk sowie Beschädigungen an den Tragflächen und am vorderen Rumpfbereich zum Stehen.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer startete mit der voll getankten Piper PA 28-181 des örtlichen Fliegerclubs in Trier zu einem privaten Flug nach Sichtflugregeln mit dem Ziel Bonn-Hangelar. Dort nahm er drei Passagiere auf und flog, mit Zwischenlandung in Nordhausen, zunächst nach Celle-Arloh.

Vor dem geplanten Weiterflug nach Essen-Mülheim konnte nicht getankt werden, da zur Aufenthaltszeit in Celle kein Kraftstoff verfügbar war. Der Pilot nahm - nach seiner späteren Aussage - daraufhin den Füllstand beider Tragflächentanks in Augenschein und sah den verbliebenen Tankinhalt als ausreichend an. Der auf der Strecke gelegene Flugplatz Münster-Telgte wurde von ihm „...für den Fall, dass er nicht

Angaben zu Personen

Der Flugzeugführer war seit 1989 Inhaber einer Privatpilotenlizenz.

Seine Gesamtflugerfahrung belief sich auf ca. 2 000 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster Piper PA 28-181 Archer ist ein 4-sitziger Tiefdecker in Metallbauweise mit festem Fahrwerk. Die höchstzulässige Abflugmasse (MTOM) beträgt 1 157 kg.

Das Flugzeug wurde von einem 180 HP leistenden Vergasertriebwerk Lycoming O-360-A4M angetrieben.

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

Der Inhalt beider Tragflächentanks belief sich auf 190 l, davon waren nach Flughandbuch 182 l ausfliegbar.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag waren die Sichtflugbedingungen nicht eingeschränkt. Auf der Flugstrecke von Celle nach Essen herrschte in der gewählten Reiseflughöhe Gegenwind aus ca. 260 ° mit einer Stärke von 15 kt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Bis auf eine Restkraftstoffmenge von je 1 Liter wurden beide Tanks leer vorgefunden.

Als das Triebwerk zu Stottern begann, zeigten die Tankuhren nach Aussage des Flugzeugführers links leer und rechts noch fünf Gallonen (ca. 19 l) an.

Sonstige Informationen

Nach den Aufzeichnungen im Bordbuch waren die einzelnen Flüge seit der letzten Betankung des Flugzeugs am Unfalltag von folgender Dauer:

Trier-Föhren – Bonn-Hangelar: 0:30 Stunden

Bonn-Hangelar – Nordhausen: 1:12 Stunden

Nordhausen – Celle-Arloh: 1:00 Stunden

Celle-Arloh – Essen: 1:37 Stunden

Die gesamte Flugzeit seit der letzten Betankung belief sich somit auf 4:19 Stunden.

Untersuchungsführer F. Kühne

Untersuchung vor Ort T. Brandes