

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

|                      |                                |
|----------------------|--------------------------------|
| Art des Ereignisses: | Unfall                         |
| Datum:               | 27. Juni 2010                  |
| Ort:                 | Augsburg                       |
| Luftfahrzeug:        | Flugzeug                       |
| Hersteller / Muster: | Reims Aviation / Cessna F 172N |
| Personenschaden:     | vier Insassen leicht verletzt  |
| Sachschaden:         | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden:        | Flugplatzzaun, Flurschaden     |
| Informationsquelle:  | Untersuchung durch BFU         |
| Aktenzeichen:        | 3X081-10                       |

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Am Verkehrsflughafen Augsburg startete der Flugzeugführer mit drei Passagieren um 12:47 Uhr<sup>1</sup> zu einem Rundflug.

Aus einer Videosequenz, die vom rechts vorn sitzenden Fluggast aufgenommen wurde, konnte nachvollzogen werden, dass das Flugzeug bei der Landung um 14:12 Uhr mit rechts hängender Tragfläche sowie einem linken Schiebewinkel den Bahnbeginn der Piste 07 anflug und mit hohem Anstellwinkel kurz vor dem Aufsetzen nach rechts von der Bahn abkam. Aus der Aufzeichnung war während dieser Phase konstant die akustische Überziehwarnung zu hören.

Abriebspuren der Fahrwerksräder auf dem Asphalt der Landebahn 07 zeigten, dass die Cessna die Piste anschließend nach links in einem Winkel von 45° überquerte, dabei kurz auf der Bahn aufsetzte und sprang. Mit beiden Hauptfahrwerksrädern hinterließ das Flugzeug im Grasstreifen auf der nördlichen Seite eine ca. 250 m lange Rollspur, bevor es sich beim Anprall an den Flugplatzzaun überschlug und auf einem angrenzenden Maisfeld in Rückenlage zum Stillstand kam.

Nach Aussage des Towerlotsen wurde bis zur Kollision die Vorwärtsgeschwindigkeit nicht verringert. Der Flugzeugführer gab an, dass er während des Rollens versucht habe durchzustarten. Aus diesem Grund habe er die auf 30° stehenden Landeklappen eingefahren.

### Angaben zu Personen

Der 46-jährige Flugzeugführer war seit dem 20.10.2003 Inhaber einer deutschen Privatpilotenlizenz (PPL(A)), ausgestellt nach den Regeln der ICAO. Sie beinhaltete die Berechtigung zum Führen einmotoriger Landflugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse von 2 000 kg (SE piston (land)) und war bis zum 25.09.2013 gültig. Der letzte Übungsflug zum Erhalt der Klassenberechtigung war am 14.08.2009 durchgeführt worden.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 204 Stunden und 468 Landungen.

---

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

## Meteorologische Informationen

Am Flughafen Augsburg herrschten zur Unfallzeit Sichtflugbedingungen. Bei wolkenlosem Himmel lag die Temperatur bei 24 °C. Der Wind kam aus östlicher Richtung mit vier Knoten.

## Angaben zum Flugplatz

Der nördlich der Stadt Augsburg in einer Höhe von 1 515 ft gelegene Flughafen verfügt in Richtung 07/25 über eine 30 m breite Asphaltbahn mit einer nutzbaren Länge von 1 280 m.

In den veröffentlichten Anflugkarten ist der Satz „Achtung: Wirbelschleppen möglich“ als Vermerk eingetragen.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Flugplatzzaun aus Maschendraht war auf einer Breite von ca. 50 m niedrigerissen.

Beide Tragflächenstreben des in Rückenlage liegenden Hochdeckers waren eingeknickt. Die Landeklappen befanden sich in eingefahrener Stellung. Beide Propellerblätter waren nach hinten verbogen. Der Gashebel stand in Stellung „Vollgas“. Der Zugknopf der Vergaservorwärmung war gezogen. Der Zündschlüssel stand in Stellung „beide Magnete“. Die Trimmanzeige war in Neutralposition.

Nach den Angaben über die geschätzten Insassengewichte sowie der Menge des Kraftstoffes lagen der Massenschwerpunkt, wie auch das zulässige Gesamtgewicht zum Unfallzeitpunkt im zulässigen Bereich.

Untersuchungsführer: F. Kühne

Untersuchung vor Ort: D. Wolf

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.

## Herausgeber

Bundesstelle für  
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16  
38108 Braunschweig

Telefon        0 531 35 48 - 0  
Telefax       0 531 35 48 - 246

Mail            [box@bfu-web.de](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet       [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)