

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	8. März 2011
Ort:	Rieschweiler
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Robin / HR 100/210 D
Personenschaden:	zwei Personen schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X010-11

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete das Luftfahrzeug um 12:50 Uhr<sup>1</sup> mit zwei Personen an Bord vom Flugplatz Bremgarten, um zum Flugplatz Pirmasens zu fliegen. Am gleichen Tag hatte der Pilot bereits das Luftfahrzeug nach Bremgarten geflogen, um im dortigen Werftbetrieb die Jahresnachprüfung durchführen zu lassen. Nach ca. einer Stunde Flugzeit meldete der Pilot seinen Anflug auf Pirmasens per Flugfunk an und erhielt daraufhin die Information zum Direktanflug auf die Piste 23. Im Endanflug meldete der Pilot Triebwerksprobleme an die Flugleitung und anschließend den Ausfall des Triebwerks. Auf einem abfallenden Wiesengelände, ca. 100 m außerhalb der östlichen Flugplatzbegrenzung, landete das Luftfahrzeug mit stehendem Triebwerk und kollidierte dabei mit Zaunpfählen und einem Baum.

Das Luftfahrzeug wurde dabei schwer beschädigt und beide Insassen schwer verletzt.



Unfallstelle

Foto: BFU

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

## Angaben zu Personen

Der 59-jährige Pilot war seit Juni 1980 im Besitz eines Luftfahrerscheins. Er besaß eine Gesamtflugerfahrung von ca. 480 Stunden, davon 24 auf dem Unfallmuster. In den letzten 90 Tagen führte er acht Starts und Landungen durch. Die erste Einweisung auf dem Muster erfolgte am 26.08.2010. Der Pilot war im Besitz des Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde 1974 erstmalig zum Verkehr zugelassen. Es hatte eine Gesamtbetriebszeit von 1 998 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 08.03.2011 in einem luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt. Das Lufttüchtigkeitszeugnis und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit waren in den Bordbuchunterlagen vorhanden. Ein Eintragungsschein zum Luftfahrzeug lag nicht vor. Am 28. Februar 2011 wurde dieser vom Eigentümer des Luftfahrzeuges beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) beantragt. Seit August 2010 war das Luftfahrzeug im Privatbesitz des Piloten.

## Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten Sichtflugbedingungen mit geringer Bewölkung. Der Wind kam aus 240° mit 5-7 kt. Die Lufttemperatur am Boden betrug 10 °C. Es lagen keine meteorologischen Besonderheiten vor.

## Funkverkehr

Es bestand Funkverbindung zwischen dem Piloten und der Luftaufsicht am Flugplatz Pirmasens auf der Platzfrequenz.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Pirmasens verfügt über eine 800 lange Asphaltpiste in der Ausrichtung 05/23. Zur Unfallzeit war die Start- und Landerichtung 23 in Betrieb.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 100 m östlich der Flugplatzbegrenzung auf einem Wiesengelände. Nach dem Aufsetzen kollidierte das Luftfahrzeug mit der rechten Tragfläche mit einem Baum und prallte gegen eine Feldbegrenzung aus Holzpfehlen. Das Fahrwerk wurde schwer beschädigt, der rechte Tragflügel zerstört und die Rumpfstruktur ebenfalls schwer beschädigt. Aus dem unbeschädigten Tank des linken Tragflügels konnten ca. 50 Liter Kraftstoff entnommen werden. Der rechte Außentank war zerstört und enthielt keine Kraftstoffrestmenge an. Der rechte Innentank war bis auf eine sehr geringe Restmenge Kraftstoff ebenfalls leer. Die Verteilerspinne und der Zuflussschlauch enthielten ebenfalls keinen Kraftstoff. Der Tankwahlschalter war beim Aufprall vom Durchflussbehälter abgetrennt worden. Die Untersuchung der Tankwahlschaltung ergab, dass das Durchflussventil zum linken Tank geschlossen war. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Untersuchungsführer:           Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:         Maier

Braunschweig:                 14. Dezember 2011

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluffahrt und 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)