

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	7. September 2011
Ort:	Flugplatz Hamm-Lippewiesen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Reims Aviation Cessna / Cessna F 172 M
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer und ein Fluggast schwer, zwei Fluggäste leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X145-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete um 19:34 Uhr¹ auf dem Flugplatz Hamm-Lippewiesen mit drei Passagieren zu einem Rundflug. Zuvor hatte er bereits einen Rundflug mit dem gleichen Luftfahrzeug durchgeführt.

Nach einer Flugdauer von 28 Minuten befand sich die Cessna im Anflug auf die Piste 24. Der Flugleiter teilte dem Piloten im kurzen Endanflug Wind aus 240 bis 260 Grad mit einer Stärke von 5-8 Knoten mit.

Nach Angaben des Flugleiters setzte das Flugzeug mit erhöhter Fahrt auf und hob sofort wieder ab. Gleichzeitig habe die Cessna sich um die Längsachse nach rechts gedreht und mit der rechten Flächenspitze Bodenberührung bekommen.

Im Anschluss habe sie sich dann auf die linke Seite der Piste bewegt. Danach erfolgte ein Durchstarten, das der Pilot über Funk mitgeteilt habe.

Beim Durchstarten sei das Flugzeug dann plötzlich steil weggestiegen, über die linke Fläche abgekippt und fast senkrecht aufgeschlagen.

Der Luftfahrzeugführer gab an, dass beim Landeanflug ein „umlaufend böiger Wind von vorne“ herrschte und der Landeanflug zunächst unauffällig verlaufen sei. An weitere Einzelheiten zur Landung selbst könne er sich wegen einer „retrograden Amnesie“ (Gedächtnisverlust) nicht mehr erinnern.

Die Fluggäste teilten mit, dass der Landeanflug „unruhig“ verlaufen sei und das Flugzeug „gewackelt“ habe. Der Luftfahrzeugführer habe durchstarten wollen und dem Tower seine Absicht per Funk mitgeteilt. Nach dem Setzen der Leistung sei das Flugzeug mit einer „linksgeneigten Schräglage“ gestiegen, abgekippt und zu Boden gestürzt.

Der Luftfahrzeugführer und ein Fluggast wurden schwer, zwei Fluggäste leicht verletzt. Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt.

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

Angaben zu Personen

Der 52-jährige Luftfahrzeugführer war seit 2000 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatpiloten (PPL (A)), ausgestellt nach den Regelungen der ICAO deutsch.

In die bis zum 03.08.2014 gültige Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk (SEP land) eingetragen. Die Klassenberechtigung war bis zum 03.08.2013 gültig.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 03.09.2012 datiert.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 181 Stunden mit 438 Landungen, davon ca. 75 Stunden und 282 Landungen auf der Cessna F 172 M.

In den letzten 90 Tagen hatte er insgesamt neun Stunden mit zwölf Landungen auf der Cessna F 172 M durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei der Cessna F 172 M handelt es sich um einen einmotorigen Schulterdecker in Metallbauweise mit vier Sitzplätzen.

Das Flugzeug wurde 1973 mit der Werknummer 1051 des Herstellers Reims Aviation Cessna gebaut. Die Gesamtbetriebszeit betrug 4 595 Stunden. Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 21.04.2011.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem privaten Halter betrieben.

Die maximal zulässige Gesamtmasse der Cessna 172 M wird im Betriebshandbuch mit 1 043 kg angegeben. Laut Massenübersicht des Luftfahrzeuges vom 10.10.2010 betrug die Leermasse 662 kg.

Die Abflugmasse wurde anhand der zur Verfügung stehenden Daten (Leermasse, Gewicht der Insassen, Gepäck, mitgeführte Kraftstoffmenge) ermittelt; sie lag bei ca. 1 093 kg. Der ermittelte Schwerpunkt lag mit einem Wert von 114,12 außerhalb des im Flug- und Betriebshandbuches angegebenen Bereiches.



Unfallstelle



Übersicht Unfallstelle

Fotos (2): BFU/Google Earth™

Meteorologische Informationen

Die Routinewettermeldungen (METARs) der nahe gelegenen Stationen Dortmund/Wickede (EDLW) und Gütersloh (ETUO) lauteten:

METAR EDWL 071620Z 24012KT CAVOK 16/09 Q1011=

METAR ETUO 071550Z 23006KT 9999 FEW035 BKN050 15/12 Q1010 BLU=

Funkverkehr

Es bestand eine Funkverbindung mit der Flugleitung. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Hamm-Lippewiesen (EDLH) liegt innerhalb der Stadt Hamm und befindet sich in einer Höhe von 190 ft AMSL. Er verfügt über eine 900 m x 30 m lange Piste mit der Ausrichtung 060/240Grad. Die Piste ist auf einer Länge von 620 m mit Verbundpflaster befestigt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Flugplatzgelände am südlichen Pistenrand ca. 200 m vom Beginn des befestigten Teils der Piste 24 entfernt. Das Rumpfvorderteil der Cessna 172 war nach Osten ausgerichtet.

Das Bugrad war gebrochen und abgerissen, die vordere Rumpfstruktur mit Propeller und Motorträger verformt. Motor, Motorcowling und Frontscheibe waren beschädigt.

Beide Tragflächen waren gestaucht und hatten über die gesamte Länge Falten. Die Randbereiche waren jeweils im hinteren Drittel nach oben gebogen.

Die Querruder, Landeklappen und Flügelstreben waren auf beiden Seiten verformt.

Die vorderen Sitze waren aus der Führungsschiene herausgerissen. Das Steuerhorn war im Bereich der Bohrung für die Ruderverriegelung abgebrochen.

Die Landeklappen waren 40 Grad ausgefahren, der Bedienhebel für die Klappen wurde in der Stellung „Eingefahren“ vorgefunden. Die Trimmung war leicht kopflastig und die Vergaservorwärmung stand auf „kalt“. Der Leistungshebel befand sich in der

Stellung „Vollgas“ und das Gemisch war auf „voll reich“ eingestellt. Alle Sicherungen waren gedrückt.

Der Tankwahlschalter befand sich in der Stellung „zu“, war aber nach Auskunft der Rettungskräfte im Zuge der Bergung nachträglich in diese Stellung gebracht worden.

Brand

Es entstand kein Brand.

Zusätzliche Informationen

Die beiden Schultergurte auf den vorderen Sitzen befanden sich unbenutzt in der Halterung.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs

Untersuchung vor Ort: Thomas Brandes, Wolfgang Gerdes, Roland Schneider

Braunschweig, 9. Februar 2012

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 Zivilluftfahrt 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
Internet www.bfu-web.de