

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. August 2011
Ort:	Stockstadt am Main
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna / 150F
Personenschaden:	beide Insassen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Gebäude- und Straßenschäden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX012-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Im Anschluss an das Einholen von Wetterinformationen und der Flugvorbereitung startete der verantwortliche Flugzeugführer um 09:58 Uhr¹ in Reichelsheim mit einer gecharterten Cessna zum 25 nautische Meilen (NM) entfernt gelegenen Verkehrslandeplatz Aschaffenburg. Auf dem privaten Reiseflug begleitete ihn seine Ehefrau als Passagier. Vor der Kursaufnahme zum Überlandflug nach Sichtflugregeln (VFR) absolvierte er nach dem Start noch eine Platzrunde im Durchstartverfahren.

Gegen 10:25 Uhr lässt die Radarspur in ca. 2 500 ft AMSL das Verlassen dieser Höhe sowie einen deutlichen Rückgang der Geschwindigkeit von zuvor 80 auf 40 kt erkennen.

Um 10:28:54 Uhr nahm der Pilot ersten Funkkontakt mit der Luftaufsicht Aschaffenburg auf und meldete, dass er einen Motorausfall habe und dass dieser nur noch auf zwei Zylindern laufen würde. Er teilte weiter mit, dass er sich drei Minuten nördlich des Platzes in Flughöhe 2 000 ft befinde und erbat (Anflug zu einer) Notlandung.

Aus dem aufgezeichneten Dialog der nächsten sieben Minuten zwischen Aschaffenburg Info und der Cessna ging hervor, dass die Luftaufsicht des Platzes dem Piloten mehrfach empfahl, auf kürzestem Weg zur Landebahn 26 zu fliegen.

Nach den Aufzeichnungen der Radarspur und der abgesetzten Positionsmeldung des Flugzeugführers überquerte das Flugzeug in ca. 1 100 ft AMSL (300 ft unterhalb Platzrundenhöhe Aschaffenburg) um 10:34 Uhr die Autobahn A3 in der Nähe der Mainbrücke. Noch vor Erreichen des Queranfluges führte der Pilot drei Minuten später eine Notlandung auf einer Straße im Wohngebiet der Ortschaft Stockstadt am Main durch.

Bevor das Flugzeug mit verbogenen Tragflächen, zerbrochener Frontscheibe und abgebrochenem Bugrad im Kopfstand zum Stehen kam, kollidierte es mit verschiedenen Hindernissen und stieß an ein parkendes Auto.

Flugwegdarstellung: siehe Anlage

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

Angaben zu Personen

Verantwortlicher Luftfahrzeugführer			
47 Jahre, männlich, deutsch			
	Art	erstmalige Ausstellung	Gültigkeit
Lizenz PPL (A):	JAR-FCL	11.07.2011	11.07.2016
Berechtigung:	SEP	11.07.2011	11.07.2013
medizinisches Tauglichkeitszeugnis:	Klasse 2	12.05.2010	12.05.2012
Einschränkungen oder Auflagen:	VNL		
Gesamtflugerfahrung: 132 Stunden			
Mustererfahrung: 43 Stunden / 83 Starts und Landungen			
Flugzeit in den letzten 24 Stunden:	keine		
Flugzeit in den letzten 30 Tagen:	4 Stunden		
Flugzeit in den letzten 90 Tagen:	25 Stunden		

Angaben zum Luftfahrzeug

Luftfahrzeuginformationen	
Art des Halters:	Privat
Hersteller:	Cessna
Muster:	150 F
Werknummer:	150 63219
Baujahr:	1966
Max. zul. Abflugmasse:	726 kg
Eintragungsstaat:	USA

Luftfahrzeuglebenslauf	
Gesamtflugzeit:	4 908 Stunden
Flugzeit seit letzter Jahresnachprüfung:	
	75 Stunden
Triebwerk	
Hersteller:	Continental
Muster:	O-200 A
Betriebszeit seit letzter Grundüberholung:	147 Stunden
Propeller	
Hersteller:	McCauley
Muster:	1A100/MCM
Betriebszeit seit letzter Grundüberholung:	203 Stunden

Meteorologische Informationen

Wetterbedingungen zum Zeitpunkt des Unfalls nach Angaben der Luftaufsicht am Flugplatz Aschaffenburg	
Allgemeine Sicht:	> 10 km
Lichtverhältnisse:	Tageslicht
Bedeckung / Untergrenze:	4/8 / 4 000 ft
Niederschlag:	keiner
Wind:	aus 240° mit 8 Knoten
Temperatur:	19 °C

Funkverkehr

Der Funksprechverkehr wird am nicht kontrollierten Verkehrslandeplatz Aschaffenburg aufgezeichnet. Mit dieser Kommunikation zwischen dem Flugzeug und der Luft-

aufsicht standen der BFU exakte Aufzeichnungszeiten zur Verfügung. Dadurch konnten die abgesetzten Meldungen des Piloten zeitlich der jeweiligen Position der Sekundärradarspur zugeordnet werden, die von dem Flugsicherungsunternehmen aufgezeichnet wurde.

Angaben zum Flugplatz

Zielflugplatz	
Name / Kennung (ICAO):	Aschaffenburg / EDFC
Art des Flugplatzes:	Verkehrslandeplatz
Bezugspunkt / Höhe:	2,7 NM südwestlich Aschaffenburg / 410 ft
Bahnausrichtung / Länge:	08/26 / 840 m
Oberfläche der Piste:	Asphalt

Die veröffentlichte Platzrunde verläuft nördlich der Piste in 1 400 ft AMSL. In einer Entfernung von ca. 2 100 m zur Piste tangiert der Bereich der Queranflugkurve auf die Landebahn 26 den südlichen Rand der Ortschaft Stockstadt am Main.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich im Zentrum der mit freistehenden Wohnhäusern bebauten Ortschaft Stockstadt am Main auf der Großostheimer Straße. Die geradlinige Ausrichtung dieser Straße in südliche Richtung (etwa 170°) geografisch weitergeführt, entspricht dem direkten Kurs zum Bahnanfang der Piste 26.

Der Hochdecker kam im Kopfstand mit abgebrochenem Bugrad auf der Straßenmitte zum Stehen. Die zahlreichen weiteren Beschädigungen waren auf Kollisionen mit diversen Hindernissen in der letzten Flugphase vor dem Aufsetzen zurückzuführen. Die Länge der gesamten Berührungsspur vor der Endlage betrug mit Unterbrechung durch nochmaliges Hochziehen des Flugzeugs ca. 200 m.

Die Landklappen waren eingefahren. Im Wrack befanden sich ca. 55 l Kraftstoff. Der Tankwahlhebel wurde geöffnet vorgefunden.

Beide Propellerblätter waren nach hinten verbogen und wiesen Drehspuren auf. Der Gashebel befand sich in Vollgasstellung. Die Vergaservorwärmung war nicht gezo-

gen. Ebenso befand sich der Mixture-Zugknopf in gedrückter Stellung für reiches Gemisch.

Eine erste Inaugenscheinnahme der Zündkerzen an der Unfallstelle erbrachte ein ungleichmäßiges Verbrennungsbild. Die Elektroden der Kerzen in den Zylindern 1 und 4 waren schwarz und verrußt.

Zusätzliche Informationen

Zur weiterführenden Untersuchung wurde das Triebwerk im Anschluss an die Bergung des Wracks ausgebaut und zunächst in einen Instandsetzungsbetrieb nach Egelsbach verbracht.

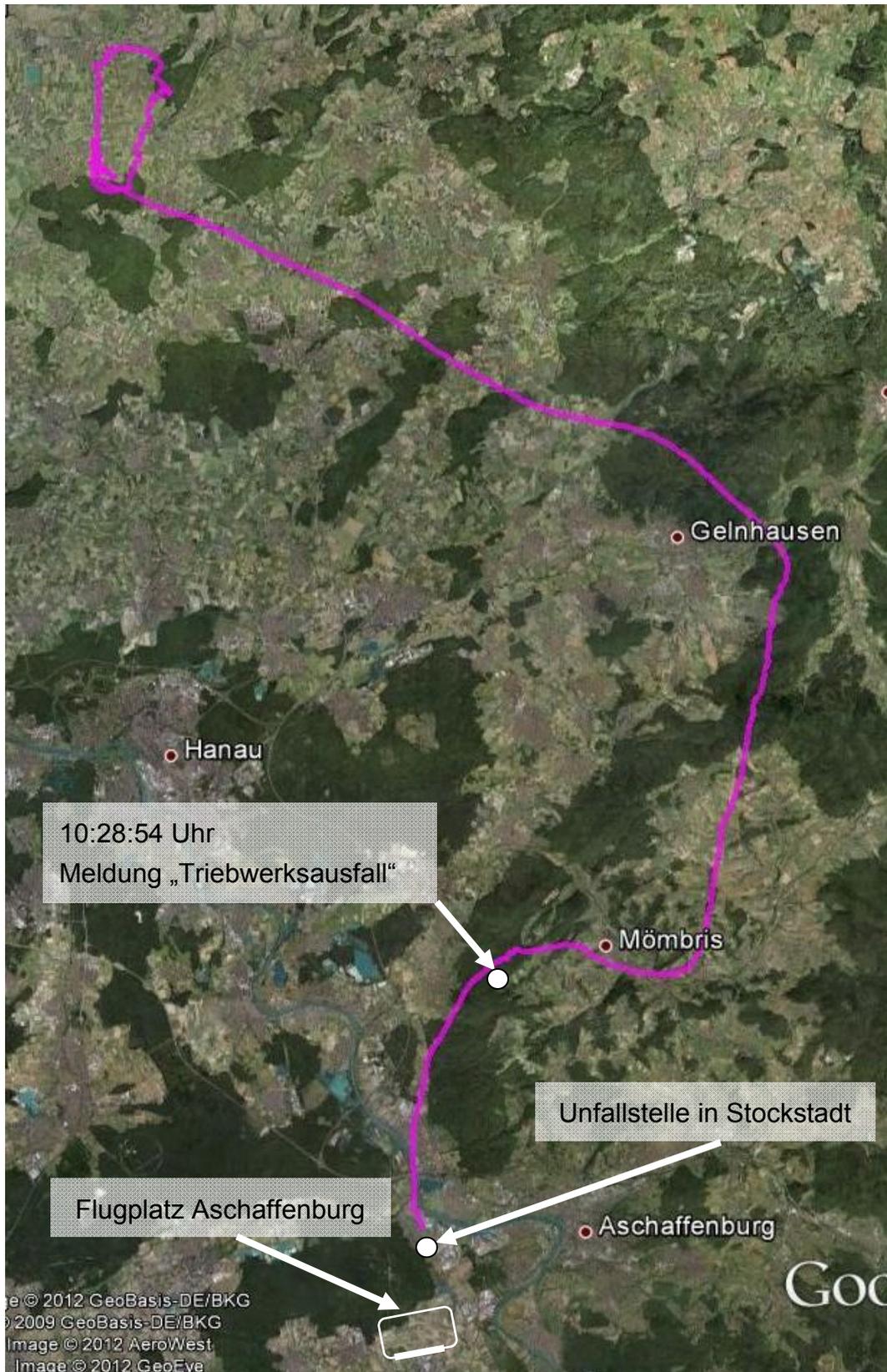
Auf die Durchführung der Triebwerksuntersuchung durch die BFU wurde später jedoch verzichtet.

Untersuchungsführer: F. Kühne

Mitwirkung: P. Lampert

Braunschweig, 30. Juli 2012

Anlagen:



Flugweg Cessna 150 F

Foto: Google Earth™/ Bearbeitung BFU



Unfallstelle

Foto: BFU

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