

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	22. Juli 2012
Ort:	Donaueschingen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Piper Aircraft Corporation / PA-28-181
Personenschaden:	vier Personen leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X087-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag charterte der Pilot das Flugzeug, um in Begleitung von drei Fluggästen vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen – Startzeit 12:59 Uhr¹ – mit Zwischenlandungen in Schwäbisch Hall und Aalen zurück nach Donaueschingen zu fliegen.

Laut Flugfunkaufzeichnung informierte der Pilot um 17:56 Uhr den Flugleiter in Donaueschingen-Villingen, dass er zehn nautische Meilen nordöstlich des Platzes sei und landen wolle. Nachdem der Pilot über den Flugverkehr am Flugplatz informiert worden war, teilte er dem Flugleiter mit, dass er eine Ziellandeübung durchführen möchte. Um 18:01 Uhr begann er die Übung in 4 200 Fuß über dem Platz auf die Piste 36.

Nach Aussage des Piloten setzte das Flugzeug am Ende des ersten Drittels der Piste auf. Danach sei es nach links ausgeschert, woraufhin er Vollgas gegeben habe. Mit links hängender Tragfläche habe das Flugzeug abgehoben und sei weiter nach links gedriftet. Dabei wurde der Bereich der Landebahn verlassen.



Flugzeug mit hohem Anstellwinkel in unmittelbarer Bodennähe

Foto: Theo Rutz / Bearbeitung BFU

Als der Pilot vor sich einen Traktor sah, habe er das Flugzeug nach oben gezogen.

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



Flugzeug mit hohem Anstellwinkel und links hängender Tragfläche

Foto: Theo Rutz / Bearbeitung BFU

Das Flugzeug kippte daraufhin über die linke Tragfläche ab.



Das Flugzeug prallt im Getreidefeld auf den Boden

Foto: Theo Rutz / Bearbeitung BFU

Der Aufprall erfolgte im hohen Getreide mit der linken Tragfläche. Danach drehte sich das Flugzeug um die Hoch- und Querachse bis in Rückenlage. Dabei rissen die rechte Tragfläche und das rechte Höhenleitwerk ab.



Die linke Tragfläche ragt senkrecht nach oben

Foto: Theo Rutz / Bearbeitung BFL

Die vier leicht verletzten Personen an Bord konnten das schwer beschädigte Flugzeug selbstständig verlassen.

Angaben zu Personen

Der 28-jährige Luftfahrzeugführer war Inhaber einer nationalen Privatpilotenlizenz gemäß § 3 Verordnung über Luftfahrtpersonal (PPL(A-nat)), erstmalig ausgestellt am 8. November 2011, gültig bis 7. November 2016.

Er besaß seit dem 17. April 2012 die Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge (SE piston land) bis zu einer Höchstabflugmasse von 2 000 kg.

Eigenen Angaben zufolge hatte er am 20. Juli 2012 die praktische Prüfung zum Erwerb der Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (CVFR) abgelegt.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 3. April 2016 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 100 Stunden bei ca. 270 Starts und Landungen. Die Erfahrung auf dem Muster betrug ca. 42 Stunden bei ca. 80 Starts und Landungen, davon hat er in den letzten 30 Tagen ca. zehn Stunden bei 14 Starts und Landungen absolviert.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das einmotorige Flugzeug PA-28-181 des Herstellers Piper Aircraft Corporation ist ein Tiefdecker, gefertigt in Metallbauweise und für bis zu vier Insassen zugelassen. Das Flugzeug ist ausgestattet mit einem Kolbenantriebwerk Lycoming O-360-A4M, einem Propeller Senenich 76EM8S5-0-62 und einem festen Dreibeinwerk in Bugradanordnung. Das verunfallte Flugzeug, Baujahr 1981, hatte die Werknummer 28-8190173.

Die Betriebsleermasse betrug 743,8 kg und die maximal zulässige Abflugmasse 1 157 kg. Zum Unfallzeitpunkt betrug die Flugmasse unter Berücksichtigung der Kraftstoffmenge und der Masse der Personen an Bord ca. 1 075 kg.

Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) wurde am 29. März 2012 ausgestellt. Die Betriebszeit betrug 4 955 Stunden.

Das Flugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen, Halter war eine gewerbliche Flugschule.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Laut Routinewettermeldung (METAR) des Flugplatzes Donaueschingen-Villingen, Ausgabezeit 17:50 Uhr, wehte der Wind aus 030° Grad mit sechs Knoten, wobei die Windrichtung zwischen 350 und 060 Grad variieren konnte. Die Bodensicht betrug mehr als zehn Kilometer. Der Bedeckungsgrad der Bewölkung lag bei fünf bis sieben Achtel, die Basisshöhe betrug 3 500 Fuß. Die Lufttemperatur lag bei 17 °C, der Taupunkt bei 7 °C und der Luftdruck (QNH) wurde mit 1 026 Hektopascal angegeben.

Der Umschrift des Flugfunkverkehrs war zu entnehmen, dass der Wind zum Zeitpunkt der Landung aus 070° mit einer Stärke von 13 Knoten kam.

Funkverkehr

Der Pilot des Flugzeuges stand während des Anfluges und der Landung in Funkkontakt mit der örtlichen Luftaufsichtsstelle (Flugleitung). Der Funkverkehr wurde aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen (EDTD) liegt ca. 1,6 nautische Meilen (NM) nordöstlich der Stadt Donaueschingen. Er verfügt über eine Asphaltpiste mit

1 290 m Länge und 30 m Breite in der Ausrichtung $177^{\circ}/355^{\circ}$ (18/36). Für die Landerichtung 36 beträgt die verfügbare Landestrecke (LDA) 1 290 m.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 750 m hinter der Schwelle der Piste 36 und ca. 110 m links querab der Mittellinie der Piste in einem Getreidefeld. Das Flugzeug wurde in Rückenlage gefunden.

Die rechte Tragfläche und das rechte Höhenleitwerk waren abgerissen, das rechte Hauptfahrwerk ebenfalls. Der Reifen hatte eine „frische Bremsplatte“.

Das Bugfahrwerk war abgeknickt und die untere Motorverkleidung zerstört. Die Propellerblätter waren verbogen. Die Landeklappen waren ausgefahren und befanden sich in Stellung 20° .

Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf technische Mängel.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Braunschweig, 19. März 2013

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
Internet www.bfu-web.de