

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

| | |
|----------------------|--|
| Art des Ereignisses: | Unfall |
| Datum: | 29. August 2012 |
| Ort: | Uetersen-Heist |
| Luftfahrzeug: | Flugzeug |
| Hersteller / Muster: | Reims Aviation / Cessna F 172 M |
| Personenschaden: | keiner |
| Sachschaden: | Luftfahrzeug schwer beschädigt |
| Drittschaden: | keiner |
| Informationsquelle: | Untersuchung durch Beauftragte der BFU |
| Aktenzeichen: | BFU 3X126-12 |

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Mit zwei Fluggästen an Bord beabsichtigte der Flugzeugführer am Verkehrslandeplatz Uetersen einen Rundflug durchzuführen.

Ein erster Startversuch um 12:24 Uhr¹ wurde nach Angaben des Flugleiters auf Höhe der Halbbahnmarkierung der Graspiste 27 abgebrochen. Weiterhin wurde von ihm beobachtet, dass die Cessna zum Rollhalt der Bahn zurückrollte und dort zunächst ca. zehn Minuten mit abgestelltem Triebwerk stand, ehe der Pilot um 12:36 Uhr erneut zu starten versuchte. Aus der Perspektive des Flugleiters geschah das Abheben des Flugzeugs mit einer „nicht gewöhnlichen Steillage“. Nach dem Start prallte das Flugzeug aus ca. zehn Meter Höhe wieder auf den Boden und wurde schwer beschädigt.

Der verantwortliche Flugzeugführer schrieb in seinem Bericht, dass er zuvor eine Flugvorbereitung durchgeführt und mit Nachfüllen von 45 Litern Kraftstoff die Tanks drei Viertel voll getankt habe. Ein nochmaliger Check am Rollhalt nach Liste ergab keine besonderen Vorkommnisse. Zum Start habe er die Klappen auf 10° gesetzt. Der Propeller habe sich in Startstellung Automatik 2 500 RPM befunden. Das Flugzeug habe auf 65 kt beschleunigt. Vor Erreichen der Hälfte der Bahn sei „...Abhegeschwindigkeit (Rotation) erreicht“ und das Flugzeug in Startstellung getrimmt gewesen.

Nach seinen schriftlichen Ausführungen ereignete sich der Start wie folgt: „...in einer geschätzten Höhe von 8 bis 10 Metern ein abrupter Schlag nach links. Trotz Gegenlenken nach rechts und Ziehen des Steuerhorns gab es keine Reaktion der Maschine. Diese schlug in einem Winkel von 45° und leicht nach hinten, also in 8:00 Uhr Position auf.“ Die Ausführungen endeten mit seinem Hinweis, dass es während der Startphase keine Probleme mit den „Rudernanlagen“ gegeben habe.

Beim Aufprall auf den Boden wurde das Flugzeug schwer beschädigt. Bis auf leichte Hautabschürfungen blieben alle drei Insassen unverletzt. Sie wurden im Anschluss an eine vorsorglich durchgeführte Untersuchung in einem Krankenhaus noch am gleichen Tag wieder entlassen.

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

Angaben zu Personen

Der 73-jährige Flugzeugführer war seit dem 18.09.1986 im Besitz einer Privatpilotenlizenz PPL (A). In der Erlaubnis mit dem Ablaufdatum 21.08.2014 war die Berechtigung zum Führen einmotoriger Landflugzeuge (SE piston (land)) eingetragen. Die Berechtigung war bis zum 25.04.2013 gültig.

Ein persönliches Flugbuch konnte zur Untersuchung des Unfalls nicht beigebracht werden. Als Flugerfahrung nannte der Flugzeugführer ca. 900 Stunden, davon ca. 350 Stunden auf der Cessna 172. Nach den Eintragungen im Bordbuch des Unfallflugzeuges war er innerhalb der letzten 90 Tage mehrmals mit der F 172 M geflogen.

Das Flugtauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 13.09.2012 gültig und beinhaltete als Auflage das Tragen einer Brille.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Motorflugzeug Cessna F 172 M, Baujahr 1976, war ein einmotoriger viersitziger Hochdecker in Metallbauweise mit festem Fahrwerk. Die Gesamtflugzeit der Zelle betrug 1 487 Stunden. Das Flugzeug war mit einem elektrisch zu verstellenden Drei-
blattpropeller in Holz-Compositbauweise ausgerüstet.

Seit der letzten Nachprüfung und 100-Stunden-Kontrolle hatte es neun Stunden geflogen.

Besetzt mit einem Erwachsenen (Pilot) und zwei Jugendlichen (Passagiere) lag der Schwerpunkt wie auch die die aktuelle Flugmasse beim Start innerhalb der zulässigen Grenzen.

Meteorologische Informationen

Vom Flugleiter des Verkehrslandeplatzes wurde das Wetter zum Unfallzeitpunkt als heiter bis wolkig beschrieben. Der Wind kam aus Südwest bis Südost in einer Stärke um ca. 4 bis 8 Knoten.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflugplatz Uetersen-Heist liegt ca. zwei nautische Meilen (NM) südöstlich der Stadt Uetersen in einer Höhe von 22 ft. Auf der 1 100 m langen Graspiste in Ausrichtung 09/27 stehen durch versetzte Bahnschwellen für Starts, wie auch für Lan-

dungen, in beiden Richtungen nutzbare Rollstrecken von 900 m zur Verfügung. Die veröffentlichte Platzrunde für den Motorflugbetrieb verläuft südlich in einer Höhe von 750 ft AMSL.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Der Hochdecker kam im Kopfstand zum Stehen. Alle drei Blätter des Propellers waren in Nabennähe abgebrochen. Das Bugrad war einschließlich des Fahrwerkstiels nach hinten abgeknickt und der untere Teil der Motorhaube nach innen gedrückt. Der Rumpf war im Bereich hinter der Kabine geknickt. Beide Tragflächenenden waren nach oben verformt. Die Frontscheibe war auf der rechten Seite zersplittert und die rechte Einstiegstür am oberen Scharnier abgerissen. Die Landeklappen befanden sich in Startstellung 10°.

Technische Mängel an den Steuereinheiten wurden nicht festgestellt.

Die Bedieneinheit des elektrischen Verstellpropellers wurde wie nachfolgend abgebildet vorgefunden.



Aufnahme an der Unfallstelle

Foto: BFU

Untersuchungsführer: F. Kühne

Untersuchung vor Ort: K. v. Wolff

Braunschweig, 28. September 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