

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. März 2016
Ort:	Wyk auf Föhr
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna Aircraft Company / Cessna 172P
Personenschaden:	zwei Personen leicht verletzt, eine Person ohne Verletzungen
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU16-0310-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete mit dem Flugzeug um 12:10 Uhr¹ auf der Piste 09 des Verkehrslandeplatzes Wyk auf Föhr (EDXY) zu einem gewerblichen Rundflug nach Sichtflugregeln (VFR). An Bord befanden sich neben dem Pilot zwei Fluggäste.

Laut den Angaben des Piloten habe er sich bei der Rückkehr im Anflug entschieden, auf Grund der Windrichtung und -stärke die Piste 09 für die Landung zu nutzen. Wegen des böigen Windes habe er sich nach dem Aufsetzen zum Durchstarten entschieden. Das Flugzeug habe aber nicht ausreichend an Höhe gewonnen und sei nach links abgedriftet. Zur Kollisionsvermeidung mit Bodenhindernissen im Abflugsektor sei er nach links in Richtung eines freien Feldes ausgewichen und habe, als kein sicheres Steigen mehr möglich gewesen sei, das Triebwerk auf Leerlauf gestellt.



Unfallverlauf auf der Piste 09

Quelle: Google Earth Kartenservice™, Bearbeitung BFU

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

Laut den Angaben des Flugleiters setzte das Flugzeug um 12:35 Uhr im Bereich der zweiten Pistenrandmarkierung (Dachreiter) hinter der Halbbahnmarkierung auf. Es schien, als habe es eine Windböe abbekommen, sei wieder aufgeschwebt und habe ein zweites Mal aufgesetzt. Im Bereich der versetzten Schwelle der Piste 27 hätte das Flugzeug erneut abgehoben und sei nach links gekurvt.

Das Flugzeug war ca. 260 m nordöstlich der Piste 09 auf den Boden geprallt.

Angaben zu Personen

Der 30-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer besaß die Berufspilotenlizenz (CPL(A)) der Europäischen Union, erteilt gemäß Part-FCL von der UK Civil Aviation Authority, ausgestellt am 18. Dezember 2013. Die Lizenz beinhaltete die Berechtigung SEP(land).

Sein Flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis 3. November 2016 gültig.

Laut Flugbuch betrug seine Gesamtflugerfahrung 1 040 Stunden, davon 963 Stunden auf einmotorigen Landflugzeugen. In der Funktion als verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC) hatte er 914 Stunden absolviert.

Laut Startliste hatte er in den letzten drei Tagen 12 Starts und Landungen durchgeführt, einen davon am Unfalltag.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug handelte es sich um einen abgestrebten Schulterdecker in Ganzmetallbauweise mit nichteinziehbarem Fahrwerk in Bugradanordnung und Kolbentriebwerk mit Festpropeller. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftfahrtunternehmen betrieben.

Hersteller:	Cessna Aircraft Company
Muster:	Cessna 172P
Werknummer:	172-76044
Baujahr:	1983
Triebwerksmuster:	Lycoming O-320-D2J
Propellermuster:	McCauley 1C160DTM7557
Leermasse:	704 kg

höchstzulässige Startmasse: 1 089 kg
Gesamtflugzeit: 9 287 Stunden

Laut den technischen Unterlagen des Flugzeuges wurde die Lufttüchtigkeitsprüfung am 3. März 2016 bei einer Betriebszeit von 9 279 Stunden bescheinigt.

Laut Flugvorbereitungsunterlagen lagen die Beladung und der Schwerpunkt im zulässigen Bereich. An Bord befanden sich vor dem Start ca. 70 l Kraftstoff.

Meteorologische Informationen

Laut Flugleitung wehte der Wind zum Zeitpunkt der Landung aus 140° mit 22 Knoten.

Die Routinewettermeldung (METAR) für den ca. 28 km nördlich gelegenen Flughafen Sylt (EDXW) lautete um 12:20 Uhr: Wind aus 150° mit 25 kt, Böen 37 kt, Sicht mehr als 10 km, keine Wolken unter 5 000 ft über Grund und keine sonstigen Wettererscheinungen, Temperatur 10 °C, Taupunkt 5 °C, Luftdruck (QHN) 994 hPa.

Funkverkehr

Es bestand Funkkontakt zur Flugleitung des Flugplatzes. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

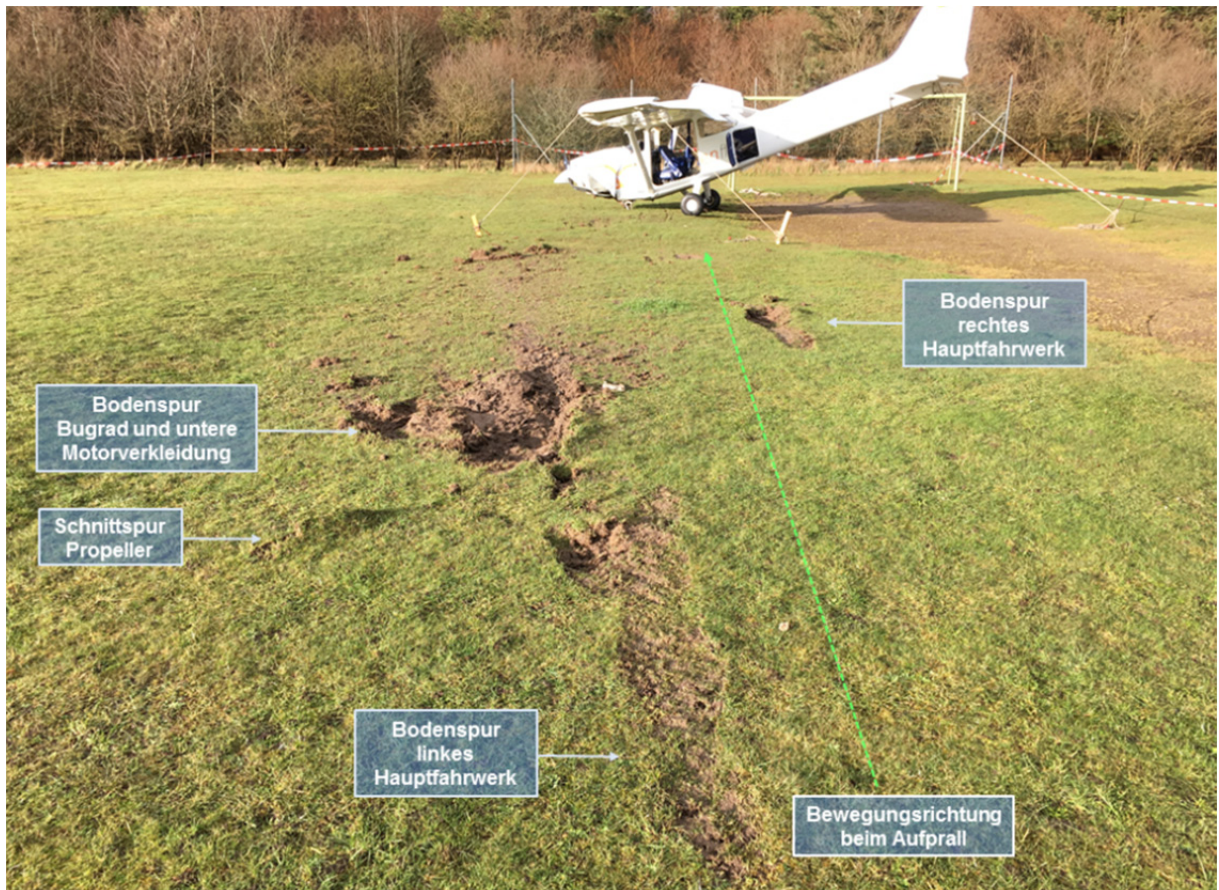
Der Verkehrslandeplatz Wyk auf Föhr liegt 0,5 nautische Meilen (NM) westlich der Ortschaft Wyk.

Laut Flugplatzkarte beträgt die Höhe 25 ft AMSL. Der Landeplatz verfügt über zwei Grasstart- und Landebahnen ohne Gefälle. Eine Piste hat die Ausrichtung 023°/203° (02/20) in den Abmessungen 660 m x 40 m. Die andere Piste hat die Ausrichtung 094°/274° (09/27) in den Abmessungen 605 m x 40 m. Die Piste 09 hat eine verfügbare Landebahnlänge von 480 m.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einem Wiesengelände nordöstlich des Flugplatzes. Die Entfernung zwischen dem Bahnende (letzte Reihe Dachreiter) und der Endlage des Flugzeuges betrug 256 m. Die Höhe des Geländes über dem Meeresspiegel war gleich der Flugplatzhöhe.

Laut den Bodenspuren war die Bewegungsrichtung beim Aufprall ca. 360°, währenddessen die Flugzeugnase in Richtung 270° zeigte. Die Entfernung zwischen der Bodenspur des Bugrades und der unteren Motorverkleidung und dem Randbogen der linken Tragfläche betrug 12 m.



Unfallstelle

Foto und Bearbeitung: BFU

Der Rumpf war hinter der Kabine nach rechts, die Motor-Propeller-Einheit nach links geknickt. Beide Türen waren herausgerissen und die Cockpitscheibe war zerborsten. Die untere Motorverkleidung war deformiert.

Beide Tragflächen waren über die Spannweite der Querruder nach oben geknickt.

Das Bugfahrwerk und die Abgasanlage waren abgerissen.

Der Triebwerksträger war an mehreren Stellen verbogen und gebrochen.

Beide Propellerblätter waren nach hinten gebogen, der Spinner war gestaucht.

Die Steuerflächen für die Quer-, Seiten- und Höhensteuerung waren deformationsbedingt über das Steuerhorn bzw. die Pedale nicht bewegbar, die Verbindungen aber vollständig.

Die Landeklappen waren ausgefahren, der Landeklappenhebel im Cockpit stand auf 30°.

Der Drosselhebel war in Leerlaufposition abgeknickt. Der Gemischregler war gedrückt und die Vergaservorwärmung war ausgeschaltet.

Die Stellung des Zündschalters war nicht feststellbar, der Zündschlüssel war abgeknickt.

Der Brandhahn war von Rettungskräften auf die Position „OFF“ gestellt worden. An der Unfallstelle war kein Kraftstoff ausgelaufen.

Hinweise auf technische Mängel ergaben sich bei der Untersuchung nicht.

Brand

Es gab keinen Hinweis auf ein Feuer im Fluge oder nach dem Aufprall.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Untersuchung vor Ort: Ludwik De Jelski

Braunschweig, 17. Mai 2016

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