

# Untersuchungsbericht

Die Untersuchung wurde mit der Darstellung der Fakten, d.h. ohne Analyse und Schlussfolgerung, abgeschlossen.

## Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall  
Datum: 15.04.2022  
Ort: Flugplatz Farrenberg

Luftfahrzeug: Flugzeug  
Hersteller: Robin Aircraft  
Muster: DR 400 / 180

Personenschaden: Eine Person schwer verletzt  
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört  
Drittsschaden: Geringer Flurschaden  
Aktenzeichen: BFU22-0223-3X

## Kurzdarstellung

Bei einem Platzrundenflug am Flugplatz Farrenberg stürzte das Luftfahrzeug im Endanflug auf die Piste 28, ca. 200 m vor Erreichen der Schwelle, zu Boden.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot hatte zur Inübunghaltung Platzrundenflüge nach Sichtflugregeln (VFR) am Flugplatz Farrenberg geplant. Der Start des viersitzigen Luftfahrzeugs erfolgte um 17:00 Uhr<sup>1</sup> auf der Piste 10.

Zeugen beobachteten, dass das Flugzeug nach einer Flugzeit von 15 Minuten in den Gegenanflug zur Piste 28 gelangte und sich der Pilot über Flugfunk beim Flugleiter meldete. Im Endanflug zur Piste 28 meldete er sich nochmals über Funk. Nach Aussagen des Piloten war es für ihn schwer die Drehzahl des Triebwerkes stabil zu halten. Er wollte das Absinken unter den gewünschten Gleitpfad korrigieren, indem er nach seiner Erinnerung den Schubhebel auf maximale Leistung setzte.

Es wurde beobachtet, wie sich das Luftfahrzeug mit voll ausgefahrenen Landeklappen im Sinkflug dem Flugplatz näherte. Auf Höhe des Startwagens hatte es noch ca. 15 m Flughöhe über dem Boden und es wurde ein sich abrupt verstärkender Sinkflug des Luftfahrzeuges beobachtet. Anschließend stürzte es 200 m vor Erreichen der Landebahn zu Boden und kam nach weiteren 38 m in seine Endlage.



<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen der Ortszeit

Abb 1: Unfallstelle Blickrichtung Südosten

Quelle: BFU

Der Pilot konnte mit schweren Verletzungen aus dem Wrack geborgen werden. Das Luftfahrzeug wurde zerstört

## Angaben zu Personen

Der 42-jährige Pilot war seit dem 23.04.2012 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Privatpiloten. Die Lizenz wurde nach den Regelungen JAR-FCL deutsch ausgestellt und es war die Berechtigung SEP(Land) eingetragen. Zuvor war er bei der Bundeswehr als Strahlflugzeugführer tätig und besaß einen Militärluftfahrzeugführerschein (MFS/F). Die Flugerfahrung auf militärischen Luftfahrzeugen betrug nach eigenen Angaben 362 Stunden.

Die letzte Befähigungsüberprüfung des Piloten fand am 26.06.2020 statt.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 01.12.2021, war bis 01.12.2023 ohne Einschränkungen gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 110 Stunden, im persönlichen Flugbuch des Piloten war seit 2015 eine Flugerfahrung von 72:40 Stunden eingetragen. Die Flugerfahrung auf dem Unfallmuster betrug nach eigenen Angaben 34:15 Stunden. In den letzten 3 Jahren hatte der Pilot 6 Flüge mit 7 Landungen durchgeführt.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem einmotorigen Flugzeug handelte es sich um einen freitragenden Tiefdecker mit festem Dreibeinfahrwerk in Holzbauweise. Das viersitzige Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Hersteller:	Robin Aircraft
Muster:	DR 400 / 180
Werknummer:	2710
Baujahr:	2018
Leermasse:	630 kg

Maximale Abflugmasse: 1 100 kg

Triebwerk: Lycoming O-360-A1P

Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges betrug zum Unfallzeitpunkt 330 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 17.03.2022 statt. Seitdem war das Flugzeug 15 Stunden geflogen.

Für den Unfallzeitpunkt wurde folgende Beladung ermittelt:

Pilot:	80 kg
Kraftstoff:	60 l / 43,2 kg
Gepäck	5 kg
Abflugmasse:	758,2 kg

## Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Nach den Angaben der Flugleitung kam der Wind aus 310° mit 10 kt, die Sicht betrug mehr als 10 000 m. Die Temperatur am Boden betrug 18 °C und der Luftdruck (QNH) betrug 1 023 hPa.

## Funkverkehr

Zwischen der Flugleitung und dem Flugzeug wurde auf der Frequenz 118,375 MHz Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

## Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz ist ein Segelflugplatz und verfügt über eine 800 m lange und 30 m breite Grasbahn in Richtung 100°/280°. Er liegt in einer Höhe von 2 641 ft AMSL. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 28 in Betrieb.

## Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war weder mit einem Flugdatenschreiber (FDR) noch mit einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Beide Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen luftrechtlichen Regelungen nicht gefordert.



Ein GPS-gestütztes Kollisionswarngerät (FLARM) konnte aus dem Wrack geborgen werden. Bei der Untersuchung des Gerätes wurde festgestellt, dass es bereits vor dem Unfalltag ausgefallen war und deshalb keine Daten zum Flugverlauf enthielt.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 200 m vor der Schwelle der Piste 28 auf dem Flugplatzgelände.



Abb. 2: Position der Unfallstelle auf dem Flugplatz

Quelle: Polizei

Die ersten Spuren des Aufschlages konnten dem Rumpfbug zugeordnet werden. Der Rumpf in seiner Endlage zeigte in Richtung 310°.

Das Hauptfahrwerk war abgerissen. Der Cockpitbereich und die rechte Tragfläche waren zertrümmert. Die linke Tragfläche war stark zerstört worden. Die Landeklappen waren ausgefahren. Das Leitwerk war am Rumpfbende abgeknickt und schwer beschädigt.

Der Tankwahlschalter stand auf dem rechten Flügeltank und der Schalter der Benzinpumpe wurde in der Position „ON“ vorgefunden.

Aufgrund der hohen Zerstörung am Wrack war die technische Untersuchung nur eingeschränkt möglich. Es wurden keine technischen Mängel festgestellt.

## Brand

An der Unfallstelle entstand kein Brand.

Untersuchungsführer:                   Stahlkopf

Untersuchung vor Ort:                 Orf

Braunschweig 17.01.2023

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)