

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	21. August 2009
Ort:	Juist
Luftfahrzeug:	Reisemotorsegler
Hersteller / Muster:	Scheibe Flugzeugbau / SF 25 C
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X127-09

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer und Fluglehrer startete am Unfalltag um 16:52 Uhr¹ mit einer Teilnehmerin eines „Pinch-Hitter-Kurses“ mit dem Reisemotorsegler SF 25 C auf dem Flugplatz Juist (EDWJ) zu einem Übungsflug. Gegen 17:06 Uhr erfolgte der Anflug auf die Grasbahn 26.

Nach Aussage des Fluglehrers wurde im Endanflug die Triebwerksleistung auf Leerlauf gedrosselt und die Wirkung der Störklappen demonstriert. Dabei verlor der Motorsegler an Höhe, woraufhin der Fluglehrer die Störklappen wieder einfuhr. Der Fluglehrer gab weiter an, dass er die Triebwerksleistung erhöhte, aber keine Leistungsverbesserung eintrat.

Es kam zur Kollision der linken Tragfläche mit einer Düne und anschließend zum Aufprall des Motorseglers auf den Boden.

Angaben zu Personen

Der auf dem Platz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers sitzende 68-jährige Luftfahrzeugführer war seit 1971 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Berufspiloten. Er besaß die Berechtigung für einmotorige Landflugzeuge, die Instrumentenflugberechtigung, die Berechtigung für Reisemotorsegler und die Lehrberechtigung.

Der Pilot war im Besitz eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1, gültig bis zum 16.03.2010.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 9 000 Stunden. Die Flugerfahrung auf Reisemotorseglern betrug ca. 875 Stunden und 2 450 Landungen. Davon wurden auf dem Unfallmuster ca. 557 Stunden und 1 623 Landungen absolviert. Auf die letzten 90 Tage entfielen davon 70 Landungen bei ca. 35 Stunden.

Die im Motorsegler rechts sitzende 17-jährige Begleiterin war Teilnehmerin an einem so genannten „Pinch-Hitter“ – Lehrgang.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem zweisitzigen Reisemotorsegler handelte es sich um eine Konstruktion in Gemischtbauweise des Herstellers Scheibe-Flugzeugbau. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 771 Stunden. Die letzte technische Prüfung, eine 100-Stunden-Wartungskontrolle, wurde am 24.07.2009 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Nach den Angaben der Flugleitung am Flugplatz Juist herrschten zum Unfallzeitpunkt Sichtflugwetterbedingungen (VMC).

Der Wind kam variabel aus 300° bis 360° mit einer Stärke von 10 – 15 Knoten. Die Sicht war größer 10 km. Die Umgebung des Flugplatzes lag im Randbereich eines leichten Regenschauers.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Juist verfügt über eine Betonpiste 08/26 mit einer Länge von 700 m, außerdem stehen drei Graspisten mit verschiedenen Ausrichtungen und Längen zur Verfügung.

Zum Unfallzeitpunkt war die Graspiste 08/26 mit einer Länge von 428 m in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

An Bord des Motorseglers wurde ein Kollisionswarnsystem FLARM mit Flugwegaufzeichnung mitgeführt, das der BFU zur Auswertung der Flugwegdaten zur Verfügung gestellt wurde. Die Daten konnten aufgrund des fehlenden Speichermediums (externe SD Karte) nicht ausgelesen werden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 250 m vor der Schwelle der Landebahn 26 in der vorgelegerten, hügeligen Dünenlandschaft. Die Dünenkämme erreichen hier Höhen von bis zu sieben Metern gegenüber dem Flugplatzniveau.

Die erste Bodenkollision erfolgte im Sinkflug mit dem Randbogen der linken Tragfläche ca. 250 m vor der Schwelle der Grasbahn 26 am Kamm einer zur Anflugrichtung parallel verlaufenden ca. fünf Meter hohen Düne. Der linke Tragflügel brach dabei im Außenbereich.

Der Aufprall auf den Boden erfolgte links schiebend mit dem Hauptfahrwerk, das abbrach. Danach folgte der Aufschlag des Rumpfbuges, die linke Tragfläche wurde abgerissen.

Bei der Untersuchung des Motorseglers in einem Luftfahrttechnischen Betrieb konnten keine technischen Mängel festgestellt werden.

Organisationen und deren Verfahren

Bei dem ortsansässigen Ausbildungsbetrieb nehmen jährlich mehr als 600 Teilnehmer an einem Notfalltraining („Pinch-Hitter“ – Lehrgang) teil. Bei den Teilnehmern handelt es sich überwiegend um Auszubildende von deutschen und europäischen Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie. Die fliegerischen Lehrgänge sind Bestandteil der Berufsausbildung und sollen persönlichkeitsbezogenen Merkmale fördern.

Die Flugausbildung wird von jährlich bis zu 70 Gastfluglehrern unterstützt.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Datenauswertung: Philipp Lampert

Untersuchung vor Ort: Walter Nerdinger

Anlagen



Unfallstelle

Foto: BFU



Endlage des schwer beschädigten Motorseglers in den Dünen

Foto: BFU

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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