

Untersuchungsbericht

3X078-0/06
Juni 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28. Juni 2006
Ort:	Celle-Scheuen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / MC100 Ban-Bi
Personenschaden:	beide Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Angaben zu Personen

Der verantwortliche Flugzeugführer war seit 1969 fliegerisch aktiv. Den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer erwarb er im Jahr 1971. Seit dem Jahr 1975 war er im Besitz einer Privatpilotenlizenz PPL(A) für einmotorige Landflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse von 2 000 kg. In der gültigen, nach JAR-FCL ausgestellten Lizenz waren die Ausbildungsberechtigung für Motorflug und Reisemotorsegler PPL (A) und TMG sowie die Nachtflugqualifikation eingetragen.

Der Pilot verfügte über eine Gesamtflugerfahrung von 4 200 Stunden, die er auf einer großen Anzahl unterschiedlicher Flugzeugmuster erworben hatte. Seine Flugerfahrung auf der MC100 belief sich auf ca. 56 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 31 Starts und Landungen absolviert.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der verantwortliche Flugzeugführer startete mit seinem im Amateurbau hergestellten Motorflugzeug MC100 Ban-Bi am späten Nachmittag auf dem Segelfluggelände Celle-Scheuen zu einem Flug in die nähere Umgebung. An Bord des zweisitzigen Flugzeugs befand sich ein weiterer Pilot.

Am Abend wurden die Insassen vermisst. Zeugenaussagen, die über Flugvorhaben, Startzeit und zurückgelegten Flugweg des Tiefdeckers Aufschluss gebracht hätten, gab es nicht.

Am Morgen des Folgetages wurde das Flugzeug in einem Waldgebiet zwischen dem Fluggelände und der Ortschaft Garßen zerstört gefunden.

Die zweite an Bord befindliche Person war Inhaber einer Lizenz für Verkehrsflugzeugführer (ATPL). In seiner Erlaubnis war die Berechtigung zur Ausbildung PPL(A) eingetragen. Beruflich war er als Pilot im Liniendienst tätig. Privat flog auch er ein eigenes, fast baugleiches Leichtflugzeug des Musters MCR 01. Mit diesem war er aus Hannover kommend vor dem Start zum Unfallflug auf dem Segelfluggelände Scheuen gelandet.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster MC100 Ban-Bi war ein für den Amateurbau konstruierter zweisitziger Tiefdecker. In Leichtbauweise weitestgehend aus Aluminium hergestellt, hatte es eine Spannweite von 6,63 m. Die Leermasse des Flugzeuges betrug 235 kg, die Höchstabflugmasse 450 kg.

Es war mit einem 80 HP Rotax 912-Triebwerk sowie einem 3-Blatt-Propeller Arplast PV 50 ausgerüstet. Die höchstzulässige Geschwindigkeit (V_{ne}) betrug 306 km/h. Die Mindestgeschwindigkeit (V_{so}) lag bei 83 km/h.

Das vom Flugzeugführer im Jahr 2005 fertig gestellte Flugzeug befand sich in der Flugerprobung. Diesbezügliche Aufzeichnungen, die Aufschluss über den Zweck des Fluges erbracht hätten, lagen zur Untersuchung nicht vor.

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC).

Funkverkehr

Funksprechverkehr mit einer Bodenstelle wurde nicht aufgenommen.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Scheuen liegt ca. 2 NM nördlich der Stadt Celle, am südlichen Rand des Ortsteiles Scheuen. Die ca. 1 100 m lange Graspiste verläuft in Ost-West-Richtung.

Die Flugleitung auf dem Segelfluggelände war am Ereignistag (einem Mittwoch) nicht besetzt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag in einem Hochwald ca. 720 m südöstlich des Beginns der Segelfluggpiste, im Bereich des linken Queranfluges. Das Flugzeug war in Richtung 010° auf den Waldboden geprallt. Spuren an den Baumstämmen zeigten eine Längsneigung von ca. 50°. Nach den Bodenspuren und den Verformungen am Wrack war der Sturz des Tiefdeckers beim Aufprall ohne Drehbewegung um die Längsachse.

Alle Teile des Flugzeuges wurden an der Unfallstelle komplett vorgefunden.

Beide Insassen lagen im zentralen Bereich des zerstörten Cockpits. Sie waren mit Bauch- und Schultergurten angeschnallt. Das Gurtschloss des Flugzeugführers wurde im geöffneten Zustand vorgefunden.

Das Wrack wurde zur BFU nach Braunschweig transportiert und mit fachlich kompetenter Hilfe von zwei Amateurflugzeugbauern des gleichen Flugzeugmusters einer eingehenden Untersuchung unterzogen.

Alle Beschädigungen an der Zelle und Brüche an den Antriebsgestängen der Ruder waren aufprallbedingt. Unter der linken GFK-Sitzschale wurde am Querruder-gestänge eine Schleifstelle (Farbabrieb) gefunden.

In der Zuleitung zum Triebwerk fand sich der Kraftstofffilter mit seinen Anschlüssen „inlet – outlet“ verkehrt herum eingebaut. Ein Versuch zeigte, dass die Kraftstoffversorgung des Motors (Durchflussmenge) in diesem vertauschten Montagezustand jedoch nicht beeinträchtigt war.

Unter dem Mikroskop wurde auf dem Zifferblatt des Drehzahlmessers eine Schlagmarke bei einer Drehzahl des Triebwerks von ca. 1 500 RPM sichtbar. Nach einer ebenso festgestellten Einkerbung auf dem Zifferblatt des Fahrtmessers betrug die Geschwindigkeit des Flugzeuges beim Aufprall auf den Waldboden 136 kt.

Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf technische Mängel oder ein Versagen von Steuerorganen.

Untersuchungsführer F. Kühne

Untersuchung vor Ort J. Schütte