

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. März 2010
Ort:	Uetersen
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Cessna Aircraft Co. / Cessna 152
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X020-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer beabsichtigte in Begleitung eines Fluglehrers einen einstündigen Übungsflug zu absolvieren. Der Start erfolgte um 18:00 Uhr¹ auf der Startbahn 09 des Verkehrslandeplatzes Uetersen/Heist (EDHE). Nach Aussage des Luftfahrzeugführers wurden neben zwei Platzrunden mit unterschiedlicher Landekonfiguration auch Steilkurven, Grenzflugzustände und VOR-Anflüge absolviert. Nach Abschluss dieses Übungsabschnitts erfolgte der Anflug des Flugplatzes in 2 000 Fuß über Grund, um Ziellandeübungen bzw. Landungen ohne Motorhilfe durchzuführen.

Laut eigener Beschreibung steuerte der Pilot das Flugzeug beim ersten Anflug in einer weit gezogenen Rechtskurve in den Endanflug zur Landebahn 09 und erreichte in ca. 500 Fuß die Anfluggrundlinie, aus Sicht des Fluglehrers zu nah an der Bahn. Die Landung wurde auf der Bahn 09 durchgeführt, nach Aussage des Fluglehrers aber zu weit hinter der Schwelle.

Nach dem Durchstarten und Steigflug erfolgte der zweite Anflug zur gleichen Übung. Nach den Angaben des links sitzenden Piloten betrug die Höhe über Grund ca. 400 Fuß, das Luftfahrzeug befand sich auf der Anfluggrundlinie, die Landebahn und die Schwelle waren zu sehen.

Der Fluglehrer gab zum Flugverlauf an: Da die Einteilung zur zweiten Ziellandeübung auch nicht präzise war, habe er im Endanflug die Steuerung übernommen, um dem Piloten zu zeigen „wie man mit solch einer Situation umgeht“.

Nach Aussage des links sitzenden Piloten steuerte der Fluglehrer nach der Übernahme das Flugzeug mit wechselseitiger Richtung und Querlage, um Höhe abzubauen. Während dieser Manöver habe er den Fluglehrer aufgefordert, dies zu unterlassen.

Als der Fluglehrer das Flugzeug wieder auf Landekurs ausrichten wollte, kippte das Flugzeug ab und prallte um 18:50 Uhr aus geringer Höhe im Bereich der Schwelle auf die Landebahn.

Der Luftfahrzeugführer wurde leicht verletzt.

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

Angaben zu Personen

Luftfahrzeugführer

Der auf dem Platz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers sitzende 39-jährige Pilot war seit 31. Januar 2001 im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, gültig bis 1. April 2014. Er besaß die Berechtigungen zur Führung einmotoriger Landflugzeuge und Reisemotorsegler, gültig bis 26. April 2010.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 31. März 2008, war mit Auflagen bis zum 25. April 2013 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 192 Stunden, die Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster betrug 101 Stunden und 321 Starts und Landungen. Auf die letzten 90 Tage entfielen 1:45 Stunden und vier Starts und Landungen.

Fluglehrer

Der rechts sitzende 43-jährige Fluglehrer war seit 12. April 1996 im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Er besaß die Berechtigungen zum Führen einmotoriger Landflugzeuge, gültig bis 21. Januar 2012, die Lehrberechtigung für PPL(A), gültig bis 24. Mai 2011, und die Nachtflugqualifikation.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1, ausgestellt am 11. März 2010, war ohne Auflagen bis zum 11. März 2011 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug 833 Stunden, davon wurden auf dem betroffenen Muster ca. 150 Stunden mit mehr als 150 Starts und Landungen durchgeführt. Auf die letzten 90 Tage entfielen neun Stunden bei 20 Starts und Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem zweisitzigen Flugzeug handelte es sich um einen abgestrebten Hochdecker in Metallbauweise des Herstellers Cessna Aircraft Company. Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einer Flugschule betrieben. Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 4 941 Stunden.

Seit der letzten technischen Prüfung, einer 100-Stunden-Wartungskontrolle, betrug die Betriebszeit sechs Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Zeitpunkt des Unfalles herrschten Sichtflugwetterbedingungen (VMC).

In der Routinewettermeldung (METAR) des ca. 15 km entfernt gelegenen Flughafens Hamburg-Finkenwerder (EDHI) wurden um 18:20 Uhr folgende Wetterdaten veröffentlicht: 21005KT CAVOK 12/07 Q1017=

Der Wind wehte aus 210° mit fünf Knoten. Die Sicht am Boden betrug mehr als 10 km. Die Untergrenze der Bewölkung lag nicht unter 5 000 Fuß und es gab keine signifikanten Wettererscheinungen. Die Temperatur betrug 12 °C, der Taupunkt lag bei 7 °C. Der Luftdruck betrug 1 017 hPa.

Der Sonnenuntergang war um 18:32 Uhr.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Uetersen/Heist liegt 2,1 nautische Meilen (NM) südlich von Uetersen in einer Höhe von 22 ft AMSL. Er verfügt über eine Grasbahn mit 1 100 m Länge und 40 m Breite in der Ausrichtung 089°/269° (09/27). Für die angezeigte Landrichtung 09 war eine verfügbare Landebahnlänge (LDA) von 900 m nutzbar.

Nach Angaben des Flugleiters war die Flugleitung besetzt, aber der Flugbetrieb bis auf den Betrieb des verunfallten Flugzeuges wegen des Sonnenuntergangs eingestellt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich im Bereich der Schwelle der Landebahn 09. Die Bahn war eben, das Gras kurz gemäht.

Nach dem Spurenbild erfolgte die erste Bodenkollision gleichzeitig mit dem Bug bzw. Motor- und Propellerbereich und der linken äußeren Tragfläche, dabei knickte diese im Bereich der Wurzel ab. Außerdem wurden beide Tragflächen im äußeren Bereich deformiert und die Randbogenkappen abgerissen. Das Bugfahrwerk war abgebrochen und der Rumpf im Bereich der Kabine mehrfach gestaucht.



Unfallstelle

Foto: privat

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich
Untersuchung vor Ort: Kai-Olaf von Wolff
Braunschweig, den 14. Juli 2011

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 Zivilluffahrt 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