

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	8. Juni 2011
Ort:	Helgoland, EDXH
Luftfahrzeug(e):	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Britten Norman / BN-2B-26 Islander
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	leichter Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X079-11

Sachverhalt

Bei der Landung in Helgoland rollte das Flugzeug über das Ende der Piste hinaus und kam in unbefestigtem Gelände zum Stillstand. Die Insassen blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug war auf einem Flug von Bremerhaven (EDWB) nach Helgoland (EDXH). An Bord befanden sich der Pilot und sechs Passagiere.

Beim Bremsen nach der Landung um ca. 11:13 Uhr¹ auf der Piste 33 spürte der Pilot nach eigener Aussage kurzzeitig Bremswirkung, die dann vollständig auf Grund von Aquaplaning aussetzte. Er habe stehendes Wasser auf der Bahn gesehen.

Das Flugzeug kam nach rechts von der Mittellinie ab und rollte über das Bahndeck hinaus. Es durchbrach die Absperrdrähte des Flughafengeländes, rollte über einen gepflasterten Weg und kam ca. 15 m dahinter und ca. 37 m hinter dem Landebahnende im unbefestigten Gelände zum Stehen.

Zeugen beschrieben, dass es bereits während des Fluges stark zu regnen begann. Weitere Zeugen berichteten, dass die Piste sehr nass bzw. überflutet war, da es sehr stark und lange regnete.

Angaben zu Personen

Der 44-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Er war berechtigt mehrmotorige Kolbenflugzeuge (ME piston land) als verantwortlicher Luftfahrzeugführer zu führen. Außerdem war er für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Landungen nach Kategorie I (CAT I) lizenziert. Seine Gesamtflugerfahrung belief sich auf ca. 5 444 Stunden, davon wurden ca. 2 476 Stunden auf dem betroffenen Muster geflogen. Der letzte Überprüfungsflug fand vor ca. zehn Monaten statt und wurde auf dem betroffenen Muster durchgeführt.

Er war im Besitz der Musterberechtigung für einmotorige, turbinenbetriebene Cessna (SET), gültig bis 21.01.2013, einmotorige Kolbenflugzeuge (SE piston land), gültig bis 26.08.2012 inklusive Instrumentenflug-Berechtigung (IR), gültig bis 26.08.2011, und der Klassenlehrberechtigung (CRI), gültig bis 28.02.2013, sowie der Fluglehrberechtigungen (FI) für CPL (A) und PPL (A), beide gültig bis 28.02.2013.

Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 war bis zum 20.02.2012 gültig.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem Flugzeug Britten Norman BN-2B-26 handelt es sich um einen von zwei Kolbenmotoren angetriebenen Schulterdecker mit starrem Fahrwerk in Bugfahrwerkanordnung. Das Flugzeug verfügt über neun Sitzplätze.

Das Luftfahrzeug hat eine Länge von 10,86 m, eine Spannweite von 14,94 m und eine Höhe von 4,18 m.

Luftfahrzeug-Hersteller:	Britten Norman
Muster:	BN-2B-26 Islander
Werknummer:	32 582
Baujahr:	2008
höchstzulässige Startmasse:	2 994 kg
höchstzulässige Landemasse:	2 994 kg
Gesamtbetriebszeit:	1 793:46 h
Triebwerksmuster:	Lycoming O-540-E4C5

Das Luftfahrzeug wurde am 10.11.2008 in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (Airworthiness Review Certificate) wurde zuletzt am 16.09.2010 durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ausgestellt und war bis zum 21.09.2011 gültig.

Meteorologische Informationen

Folgende Routinewettermeldung (METAR) der Wetterstation Helgoland wurde ausgegeben:

Ausgabezeit 09:00 UTC, Wind aus 010° mit 3 kt, Sicht 8 000 m, mäßiger Regen, aufgebroschene Bewölkung in 3 800 ft, bedeckt in 8 000 ft, Temperatur 14 °C, Taupunkt 13 °C.

Der Pilot erhielt vor dem Anflug folgende Information durch die Luftaufsicht Helgoland:

Wind:	335° mit 5 kt
Sicht:	ca. 5 000 m, im starken Regenschauer geringer
Bewölkung:	bedeckt in 800 ft
Niederschlag:	starker Regen, Starkregenschauer
Temperatur:	15° C
Luftdruck (QNH):	1 004 hPa

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde in deutscher Sprache geführt.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Helgoland liegt in einer Höhe von 8 ft über Meereshöhe. Er verfügt über drei Start-/Landepisten aus Beton für die Richtungen 15/33, 03/21 und 06/24. Die Piste 15/33 ist 480 m lang und 30 m breit, die Piste 03/21 ist 371 m lang und 20 m breit, die Piste 06/24 ist 258 m lang und 12 m breit.

Die Landebahn 33 war für die Landung auf voller Länge nutzbar.

Flugdatenaufzeichnung

Flugdatenaufzeichnungsgeräte waren für dieses Flugzeug nicht vorgeschrieben und waren nicht eingebaut.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug kam ca. 37 m nach dem Landebahnde im unbefestigten Gelände zum Stehen. Der Rumpf stand etwa in Richtung 310°. Das Hauptfahrwerk war an der Aufhängung der linken Tragfläche abgebrochen.

Die Tragfläche war im Holmbereich und an der Landeklappe beschädigt. Am linken Querruderausgleichgewicht und am linken Propeller waren Spuren einer Bodenberührung sichtbar.

Der rechte Propeller und die rechte Triebwerkverkleidung sowie die linke Rumpfmittel- und die Rumpfunterseite und die Reifen wiesen Beschädigungen auf.

Auf der Landebahn befanden sich helle, unterbrochene Reifenspuren. Die Reifenspuren setzten sich vom Pistenende bis zu den jeweiligen Hauptfahrwerksrädern fort.



Reifenspuren am Ende der Landebahn



Linkes Triebwerk

Linkes Hauptfahrwerk



Tragflächenoberseite

Fotos (4): BFU

Brand

Ein Brand entstand nicht.

Untersuchungsführer: Andreas Bresky

Braunschweig, 12. Mai 2012

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