

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	16. Juli 2011
Ort:	Bad Dürkheim
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Grob / G 109 B
Personenschaden:	zwei Personen schwer verletzt
Sachschaden:	Flugzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X103-11

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag beabsichtigte der Pilot mit einem Fluggast an Bord von Bad Dürkheim nach Worms zu fliegen. Er rollte mit dem Luftfahrzeug auf die Piste in Startrichtung 08 und begann den Startlauf auf Höhe des Rollweges. Das Luftfahrzeug startete

um 14:49 Uhr¹. Dabei wurde beobachtet, wie es an der Mittelmarkierung der Bahn abhob. Nach Aussagen des Piloten sei das Flugzeug nach dem Abheben von einer Windböe erfasst worden und beim Versuch, das Luftfahrzeug wieder zu stabilisieren, habe er keinen Ruderdruck verspürt. Von Zeugen wurde beobachtet, wie das Luftfahrzeug nach dem Abheben durchsackte und danach mit augenscheinlich zu geringer Geschwindigkeit wieder in den Steigflug gebracht werden sollte. Aus geringer Flughöhe kippte das Flugzeug ca. 200 m hinter dem Bahnende nach rechts ab und prallte fast senkrecht auf ein Wiesengelände. Das Luftfahrzeug wurde dabei zerstört. Beide Insassen konnten schwer verletzt aus den Trümmern geborgen werden.



Unfallstelle

Bild: BFU

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

Angaben zu Personen

Der 72-jährige Pilot war seit Oktober 1982 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatpiloten. Die Lizenz wurde nach den Regelungen JAR-FCL deutsch ausgestellt und war bis 2. April 2015 gültig.

Er besaß die Berechtigung zum Führen einmotoriger Landflugzeuge und Reisemotorsegler, gültig bis 30. Juni 2012 bzw. 2. April 2011. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 31. Dezember 2011 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 1 270 Stunden nach Erwerb des Luftfahrerscheines. Die Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster betrug ca. 800 Stunden. In den letzten 90 Tagen flog der Pilot bei vier Flügen ca. zehn Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem einmotorigen Flugzeug handelte es sich um einen freitragenden Tiefdecker in Faserverbundbauweise.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Luftsportverein betrieben.

Hersteller: Burkhard Grob Luft- und Raumfahrt GmbH

Muster: Grob G 109 B

Werknummer: 6327

Baujahr: 1984

Leermasse: 660,5 kg

maximale Abflugmasse: 850 kg

Triebwerk: G 9500 E 1

Propeller: HO V 62 R / L 60 BT

Es wurden ca. 40 l Kraftstoff mitgeführt.

Die Gesamtbetriebszeit des Luftfahrzeuges betrug zum Unfallzeitpunkt 3 960 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 22. Juni 2011 statt.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Der Wind kam böig aus 150° mit zehn Knoten. Die Sicht betrug mehr als 10 km. Die Bewölkung war aufgelockert (SCT) und die Untergrenze lag in 4 000 ft. Die Lufttemperatur am Boden betrug ca. 20 °Celsius.

Funkverkehr

Zwischen der Flugleitung und dem Flugzeug wurde auf der Platzfrequenz Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache durchgeführt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Bad Dürkheim verfügt über eine 600 m lange und 20 m breite Asphaltbahn in der Ausrichtung 080°/260°. Er hat eine Höhe von 351 ft AMSL. Der Rollweg zur Start- und Landebahn führt ca. 120 m vor dem westlichen Bahnende auf die Piste.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 200 m östlich des Bahnendes auf einem Wiesengelände. Beim Aufprall wurde der vordere Teil des Luftfahrzeuges bis zur Flügelvorderkante zertrümmert. Der rechte Tragflügel brach im Bereich des Klappenkastens und der Rumpf wurde ca. 80 cm vor dem Leitwerk abgedreht. Bei der Untersuchung des Segelflugzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt. Das Kerzenbild aller Zündkerzen zeigte ein rehbraunes Verbrennungsbild. Es wurden ca. 40 l Kraftstoff aus den Tanks entnommen.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Maier

Braunschweig, 19.September 2011

Die Untersuchung wird 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