

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	15. Januar 2012
Ort:	Sonderlandeplatz Soest / Bad Sassendorf
Luftfahrzeug:	Hubschrauber
Hersteller / Muster:	Fairchild Hiller / FH 1100
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Angaben des Halters
Aktenzeichen:	BFU CX002-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Nach Angaben des Piloten kam es um ca. 13:20 Uhr¹ im Landeanflug auf den Sonderlandeplatz Soest / Bad Sassendorf beim Abfangen zu einem Bodenkontakt des Heckauslegers und Heckrotors. Der Heckrotor wurde dabei beschädigt und der Hubschrauber begann um die Hochachse zu drehen. Daraufhin setzte der Hubschrauber hart auf den Grasboden auf und die Hauptrotorblätter bekamen Bodenkontakt.

Der Hubschrauber wurde schwer beschädigt. Der Pilot war alleine an Bord und konnte den Hubschrauber unverletzt verlassen. Er gab an, dass kein technischer Mangel oder Steuerprobleme vorgelegen haben.



Hubschrauberwrack

Soester Anzeiger, Foto: Peter Dahm

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

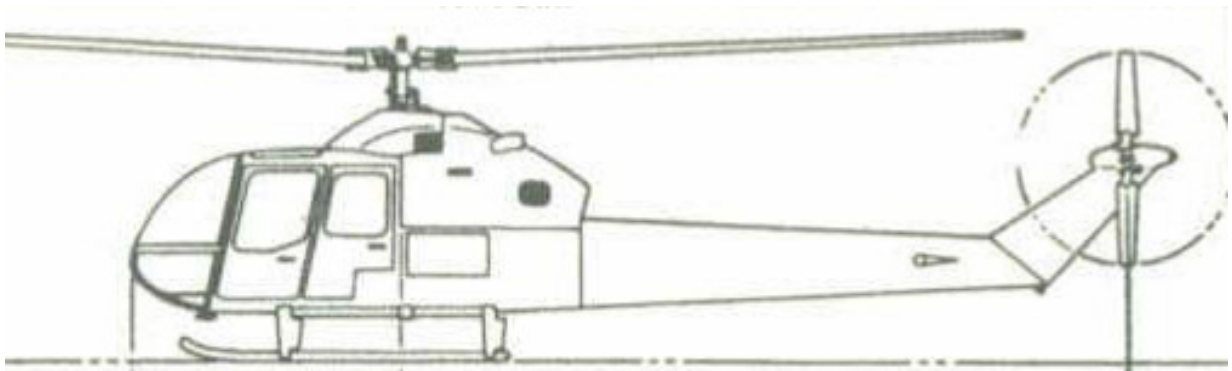
Angaben zu Personen

Der 48-jährige Pilot war im Besitz einer deutschen Privatpilotenlizenz für Hubschrauber, ausgestellt nach den Regelungen der ICAO, gültig bis 19.04.2016. In die Lizenz war die Musterberechtigung als verantwortlicher Luftfahrzeugführer auf FH 1100 eingetragen. Er verfügte über ein Flugtauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach JAR-FCL 3 ohne Auflagen, gültig bis 27.06.2013.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 240 Stunden, hiervon flog er ca. 170 auf dem betroffenen Muster. In den letzten 90 Tagen hatte er 12 Landungen durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster FH 1100 ist ein fünfsitziger Hubschrauber des Herstellers Fairchild Hiller. Der Hubschrauber wurde von 1963 bis 1973 produziert. Er verfügt über ein Kufenlandegestell, einen Zweiblatt-Hauptrotor und einen oben an der vertikalen Flosse angebrachten Heckrotor zum Drehmomentausgleich. Die maximal zulässige Abflugmasse beträgt 2 750 lbs. Der Hubschrauber ist mit einem Turbinentriebwerk Allison 250-C18 ausgerüstet. Das Muster verfügt ausschließlich über eine amerikanische Musterzulassung (TC No. H2WE).



Seitenansicht FH 1100

Quelle: Fairchild Hiller

Der verunfallte Hubschrauber FH 1100, Baujahr 1970, hatte die Werknummer 202. Das Betriebsleergewicht betrug laut Wägebbericht vom 24.07.2008 ca. 1 465 lbs. Bei einer Betriebszeit von ca. 1 661 Stunden wurden letztmals am 01.07.2011 eine 100-Stunden-Kontrolle und die Jahreskontrolle (Annual Inspection) mit Feststellung der Lufttüchtigkeit bescheinigt.

Der Hubschrauber war in den USA zum Betrieb zugelassen.

Meteorologische Informationen

Nach der Routinewettermeldung (METAR) des ca. 22 nautische Meilen (NM) entfernten Verkehrsflughafens Dortmund (EDLW) herrschten zur Unfallzeit Sichtweiten von 9 000 m, Wind aus 030 Grad mit 5 kt, geringe Bewölkung (FEW) in 800 ft GND und eine Temperatur von 2 °C bei einem Taupunkt von 0 °C. Der Luftdruck (QNH) betrug 1 026 hPa.

Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Hubschrauberführer und dem Flugleiter wurde nicht aufgezeichnet.

Flugdatenaufzeichnung

Der Hubschrauber war nicht mit einem Flight Data Recorder (FDR) bzw. Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Diese Aufzeichnungsgeräte waren nicht vorgeschrieben.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Soest / Bad Sassendorf (EDLZ) verfügt über eine 820 m lange Graspiste mit der Ausrichtung 07/25. Die Abstellflächen für Luftfahrzeuge sind nördlich der Piste vor den Gebäuden der Flugleitung. Die Abstellhallen der Luftfahrzeuge befinden sich westlich der Flugleitung. Die Flugplatzhöhe beträgt 394 ft AMSL.

Der Sonderlandeplatz ist für den Betrieb mit Hubschraubern bis zu einer Maximalmasse von 7 000 kg zugelassen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf der Piste des Sonderlandeplatzes Soest / Bad Sassendorf.

Der Hubschrauber lag ca. in Richtung 250 Grad auf dem Rumpfboden. Die linke Kufe war gebrochen. Der Rotormast war nach hinten gekippt, die Steuerstangen zum Rotorkopf waren abgerissen, der Hauptrotor war verborgen und im Blattendbereich aufgerissen. Ein Heckrotorblatt war zum Teil abgerissen, das andere verformt.

Brand

Es entstand ein Brand oberhalb des Triebwerks an der Triebwerkverkleidung im Bereich der Abgasrohre, der von alleine erlosch.

Untersuchungsführer: Axel Rokohl

Braunschweig, 3. Februar 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