

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. Januar 2012
Ort:	Marcardsmoor
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Velocity Aircraft Inc., Donald Ferguson / Velocity XL-RG-5
Personenschaden:	eine Person leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	geringer Flurschaden, Beschädigungen an Verkehrseinrichtungen
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX003-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete das Flugzeug um 12:54 Uhr¹ auf dem Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau (EDHK). Der Flug zum Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg (EDWF) wurde nach Sichtflugregeln (VFR) in einer Flughöhe von 2 500 Fuß AMSL durchgeführt. An Bord befand sich neben dem Piloten ein Fluggast.

Der Pilot hatte sich nach seiner Aussage ca. um 13:40 Uhr 15 nautische Meilen (NM) östlich des Zielflugplatzes per Funk gemeldet. Im Anflug kam es zum Leistungsabfall des Triebwerkes. Als er den Flugleiter über die bevorstehende Notlandung informierte, befand er sich in ca. 1 400 Fuß AMSL. Der Anflug zum ausgewählten Notlandefeld erfolgte mit ca. 90 Knoten.

Das Flugzeug landete mit eingefahrenem Fahrwerk auf einem Wiesengelände, überquerte eine Straße und kam nach einer Linksdrehung von ca. 120° um die Hochachse auf der gegenüberliegenden Wiese zum Stillstand.

Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, ein Insasse wurde leicht verletzt.

Angaben zu Personen

Der 56-jährige Pilot war im Besitz eines deutschen Luftfahrerscheins für Privatpiloten (PPL (A)) nach den Regelungen der ICAO, erstmalig ausgestellt am 19. September 1989, gültig bis 14. September 2014.

Er war berechtigt, einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge als verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC SE piston (land)) zu führen. Die Berechtigung war bis 14. September 2013 gültig.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, erstmalig ausgestellt am 9. August 1988, war bis 28. August 2013 gültig. Er hatte die Auflage eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille mitzuführen (VDL).

Laut persönlichem Flugbuch betrug die Gesamtflugerfahrung auf Flugzeugen 142 Stunden. Die Flugerfahrung auf dem Muster betrug zehn Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 14 Starts und Landungen absolviert.

Er besaß außerdem Erfahrung auf Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug ist ein 5-sitziges Canard-Flugzeug in Composite-Bauweise, ausgerüstet mit einziehbarem Fahrwerk, Kolbentriebwerk und hydraulisch verstellbarem Vierblattpropeller.



Flugzeug Velocity XL RG 5

Foto: www.velocityaircraft.ru

Muster:	Velocity XL-RG-5
Werknummer:	3RX131
Baujahr:	2005
höchstzulässige Startmasse:	1 316 kg
Betriebszeit:	471 Stunden

Das Flugzeug besaß ein „Special Category Flight Permit“ der polnischen Luftfahrtbehörde, ausgestellt am 23. August 2011, gültig bis 22. August 2012.

Für das Flugzeug lag eine „Einflugerlaubnis für Luftfahrzeuge mit eingeschränkter Lufttüchtigkeit“ vor, ausgestellt vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) am 11. November 2011, gültig bis 31. Dezember 2011. Die Erlaubnis berechnete zum Einflug in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und zur Durchführung von nichtgewerblichen Flügen.

Meteorologische Informationen

Laut Routinewettermeldung (METAR) des ca. neun Kilometer nördlich gelegenen Flugplatzes Wittmund (ETNT) herrschten um 13:20 Uhr folgende Wetterbedingungen: Wind aus 270° mit 2 kt, Sicht 10 km oder mehr, Wolken 1/8 bis 2/8 in 1 500 Fuß, Cumulonimbus, 3/8 bis 4/8 in 2 000 Fuß, 5/8 bis 7/8 in 14 000 Fuß. Die Temperatur betrug 4 °C, der Taupunkt lag bei 3 °C und der Luftdruck (QNH) betrug 1 010 hPa.

Laut Angaben von Zeugen fiel im Gebiet des Unfallorts leichter Regen und die Bodensicht betrug 5 – 8 km.

Funkverkehr

Es bestand Funkverbindung zwischen dem Piloten und dem Flugleiter des Zielflugplatzes Leer-Papenburg.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einem ebenen, nassen und oberflächlich aufgeweichten Wiesengelände mit kurzem Grasbewuchs. Die Bodenspuren verliefen über eine Distanz von ca. 200 m in Richtung 360°.

Die erste Aufsetzspur wurde ca. 50 m südlich einer quer zur Bewegungsrichtung verlaufenden befestigten Straße festgestellt, an der sich beidseitig ein Wassergraben befindet. Auf dem Pflaster der Straße verliefen Schleifspuren, mehrere Zaunpfähle und Verkehrsleitpfosten waren beschädigt. Die nächste Bodenspur befand sich nördlich der Straße am nördlichen Rand des Wassergrabens. Dort lag ein Propellerblatt, wenige Meter weiter eine Fahrwerksklappe. Ca. 100 m nördlich der Straße befanden sich mehrere tiefere Bodenspuren mit Grasaushub.



Unfallstelle

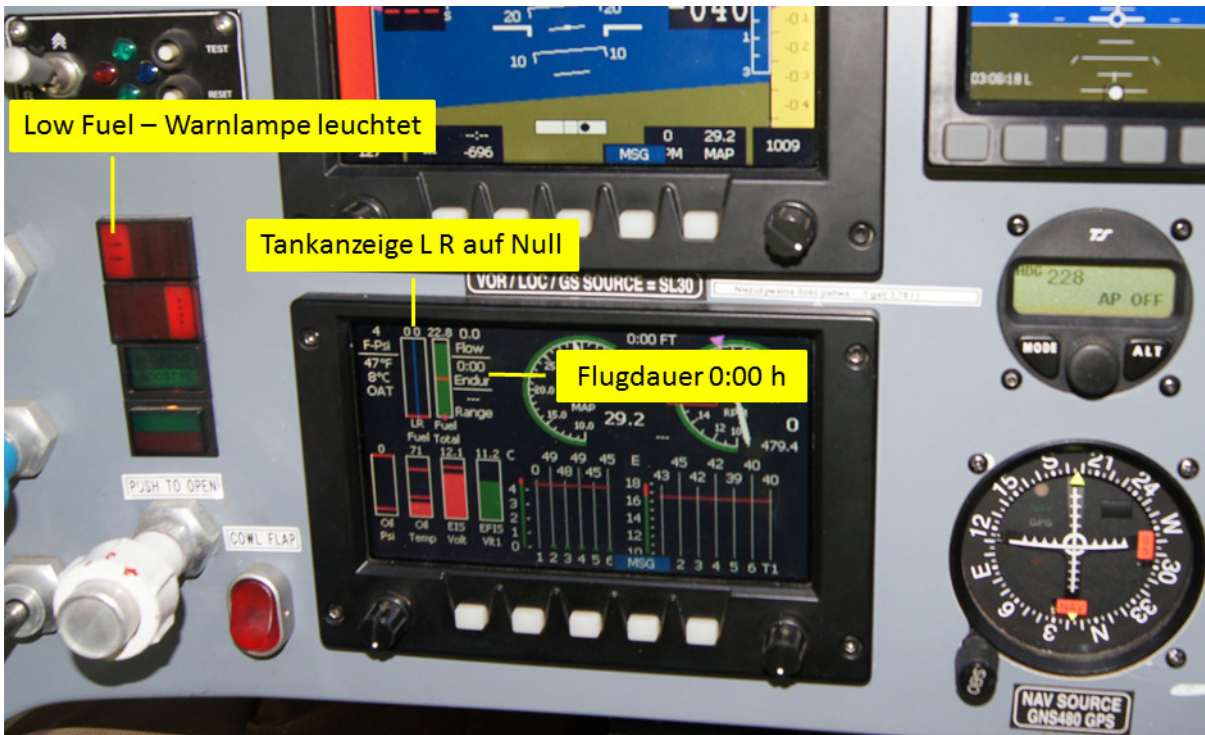
Foto: BFL

Bei dem Unfall wurden das linke Canard, die Nasenkanten beider Tragflächen, die Unterseite des Rumpfes und des Bugfahrwerksbereichs sowie der Propeller schwer beschädigt.

Im Bereich der Unfallstelle waren keine Verschmutzungen durch auslaufenden Kraftstoff, Motor- oder Hydrauliköl, feststellbar. Aus dem Kraftstoffsystem des Flugzeuges wurden ca. vier Liter Kraftstoff abgelassen.

Bei der Untersuchung des Flugzeuges wurde festgestellt, dass die „Low Fuel“-Warnlampe leuchtete, die Anzeigen für den linken und rechten Tank auf „0“ standen und die Flugdauer (Endurance) null Minuten anzeigte.

Im Triebwerksraum waren weder Öl- oder Kraftstoffverlust noch Kraftstoffgeruch feststellbar. Das Kraftstoffsystem und die Tanks waren unbeschädigt.



Anzeigen im Cockpit nach dem Ereignis

Foto: BFU

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Untersuchung vor Ort: Christian Tank

Braunschweig, 1. März 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