

Untersuchungsbericht

3X144-0/08
Mai 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 19. September 2008
Ort: Flugplatz Eggersdorf
Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster: Comco / C42 B
Personenschaden: zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: keiner
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Tragfläche ab. Mit ca. 90° Richtungsänderung schlug das UL auf dem Boden auf.

Beide Insassen wurden beim Aufprall getötet.

Angaben zu Personen

Der rechts sitzende 68-jährige zu überprüfende Ultraleichtflugzeugfluglehrer war im Besitz eines bis zum 27.10.2010 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 14.12.1990 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. Die Lehrberechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge war bis zum 22.10.2008 gültig. Zudem war er seit 1997 im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins JAR-FCL CPL(A) mit den Berechtigungen: IFR, SEP, TMG, FI (A), KFBA, SB ohne Fangschlepp.

Seine Gesamtflugzeit betrug 3 137 Stunden auf Flugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen. Seine Gesamtflugzeit auf UL betrug 58 Stunden. In den letzten zwei Jahren war kein Flug mit einem UL im Flugbuch eingetragen.

Der links sitzende 67-jährige Ultraleichtflugzeugführer war Prüfer der Befähigungsüberprüfung. Er war im Besitz eines bis zum 18.09.2010 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 24.07.1990 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. Seine Lehrberechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge war bis zum 18.09.2011 gültig. Der Ultraleichtflugzeugführer hatte eine Flugerfahrung von mehr als 300 Stunden auf dem Muster.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Gegen 17:00 Uhr¹ sahen Zeugen wie die beiden Piloten an Bord des Ultraleichtflugzeuges (UL) vom Flugplatz Eggersdorf starteten. Der Flug fand im Rahmen einer Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung der Fluglehrerberechtigung statt. Nach einigen Platzrunden wurde ein Flug in die Umgebung des Flugplatzes angekündigt. Nach ca. 20 Minuten meldete sich die Besatzung zum Einflug in die Platzrunde und dem Hinweis auf ein „Aufsetzen und Durchstarten“. Gegen 17:36 Uhr wurde beobachtet, wie das UL aufsetzte und wieder abhob. In 20-50 Meter Höhe wurde das Motorengeräusch dann leiser und das Flugzeug kippte über die rechte

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Ikarus C42 ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügt über eine geschlossene Kabine mit nebeneinander angeordneten Sitzen. Zur Steuerung des UL befindet sich zentral angeordnet ein Steuerknüppel zwischen den beiden Sitzen im Cockpit. Die Triebwerksleistung wird über Bedienelemente reguliert, die sich an der Vorderkante der Sitze befinden.



Werksfoto Comco Ikarus GmbH

Hersteller: Comco Ikarus GmbH
 Muster: Ikarus C42 B
 Werknummer: 0304-6541
 Baujahr: 2003
 MTOW: 472,5 kg
 Gesamtflugzeit: 2 540 Stunden
 Triebwerk: Rotax 912 UL
 Werknummer: 4.405.481
 Motorbetriebszeit: 2 540 Stunden

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 29.04.2008 durchgeführt. Nach der Jahresnachprüfung wurden ca. 270 Stunden mit dem UL geflogen. Die letzte 100-Stundenkontrolle wurde durch den Halter am 28.08.2008 durchgeführt, danach wurden ca. 40 Stunden mit dem UL geflogen.

Beladung und Schwerpunkt lagen innerhalb der Betriebsgrenzen.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben der Luftsicht lagen Sichtflugwetterbedingungen vor. Der Wind kam aus 40° mit 2 bis

4 Knoten. Die Sichten betragen mehr als 10 Kilometer bei einer 6/8 Bewölkung in 4 500 Fuß. Die Lufttemperatur betrug 14° Celsius. Zeugen beschrieben die Wetterlage als ideales und ruhiges Hochdruckwetter.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen der Luftaufsicht des Flugplatzes Eggersdorf und dem UL-Piloten. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Eggersdorf hat eine Start- und Landebahn mit unbefestigtem Untergrund aus Gras. Die Anrollstrecken (THR) sind asphaltiert. Die Bahn mit einer Länge von 2 230 m und einer Breite von 30 m hat die Ausrichtung 06/24. Der Flugplatz befindet sich in einer Höhe von 220 Fuß über Normalnull (NN).

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich am Ende der Piste 06, 150 m südlich und 8 m querab der Schwelle am Bahnende des Verkehrslandeplatzes Eggersdorf.

Das Ultraleichtflugzeug war mit einem Längsneigungswinkel von ca. 70° mit rechtem Schiebewinkel neben der Piste 06 auf dem Grasboden aufgeprallt. Die erste Bodenberührung erfolgte mit der rechten Tragfläche.

Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Brand

Nach dem Aufschlag entstand ein Brand. Die örtliche Feuerwehr wurde durch die Luftaufsicht alarmiert und traf ca. 15 Minuten später ein und löschte den Brand.

Zusätzliche Informationen

Im Flug- und Betriebshandbuch der C42 B fand sich der Hinweis, die Wartungsanweisungen aus dem ROTAX Operator's Manual zu beachten. Der Motorenhersteller Rotax machte im Wartungshandbuch Angaben über die zeitliche Begrenzung der Betriebszeit des Motors. Für Motoren ab der Werknummer 4.404.718 war eine TBO von 1 500 Stunden oder 15 Jahren, je nachdem was zuerst eintritt, festgelegt. Nach Ablauf dieser Frist war von einem autorisierten ROTAX-Grundüberholungsbetrieb eine Grundüberholung durchzuführen. Das Service Bulletin SB-912-041 „Erhöhung des GÜ Zeitraumes“, wies zusätzlich auf die Einhaltung der TBO-Fristen hin.

Untersuchungsführer Knoll

Mitwirkung Just

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit 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.

mail: box@bfu-web.de
 http://www.bfu-web.de
 Tel: 0 531 35 48 0
 Fax: 0 531 35 48 246

Herausgeber/Vertrieb:
 Bundesstelle für
 Flugunfalluntersuchung
 Hermann-Blenk-Str. 16
 38108 Braunschweig