

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	31. Mai 2009
Ort:	Brilon
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / Super Acro Sport
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X066-09

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugzeugführer startete um 15:18 Uhr¹ auf dem Sonderlandeplatz Brilon zu einer Kunstflugvorführung. Im Rahmen einer Luftfahrtveranstaltung waren von der Veranstaltungsleitung für diesen Programmpunkt 15 Minuten vorgesehen und die Vorführung bei dem Flugsicherungsunternehmen entsprechend angemeldet worden.

Zur Ansage an die Zuschauer hatte der Pilot mit dem Programmkommentator die Abfolge der Vorführung vor dem Flug abgesprochen. Einen vereinbarten Funkspruch an die Flugleitung unmittelbar zu Beginn der Vorführung setzte er nicht ab.

Nach Schätzungen von Zeugen stieg der Doppeldecker nach dem Start im Platzbereich auf 500 – 800 m und begann aus dem Geradeausflug in westliche Richtung ohne Ankündigung über dem Platz linksdrehend zu trudeln. Bevor das Flugzeug nördlich der Bahn auf einem Feld aufschlug, wurde beobachtet, dass der stationäre Trudelvorgang in Bodennähe für einen kurzen Moment unterbrochen war. Der Aufprall geschah vier Minuten nach dem Start.

Der Flugzeugführer bestätigte die Beobachtungen der Zeugen. Er gab an, sich bei den Eingaben der Steuerbewegungen zum Ausleiten verschätzt zu haben. Als er die daraus resultierende falsche Flugrichtung erkannt habe, die sich nach dem Beenden des Trudelvorgangs ergab, traf er eine spontane Entscheidung zur kurzzeitigen Verlängerung der Figur. Als Folge hätte für ein Abfangmanöver nach dem Ausleiten keine ausreichende Höhe mehr zur Verfügung gestanden.

Angaben zu Personen

Der 40-jährige Flugzeugführer war seit dem 29.05.1987 Inhaber einer Erlaubnis zum Führen von Segelflugzeugen (PPL(C)). Die Privatpilotenlizenz für Motorflug (PPL(A)) erwarb er am 01.03.1994. In der nach den Bestimmungen der JAR-FCL ausgestellten Lizenz war die Schlepp- sowie die Kunstflugberechtigung eingetragen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Super Acro Sport war ein in der Kategorie „Beschränkte Sonderklasse“ (Experimental) zugelassener einsitziger Doppeldecker. Das in Gemischtbauweise hergestellte Heckradflugzeug mit einer Spannweite von 5,97 m war mit einem 200 PS starken Lycoming-IO-360-Triebwerk und einem Verstellpropeller ausgerüstet. Die höchstzulässige Abflugmasse (MTOM) betrug 613 kg.

Die letzte Jahresnachprüfung des Flugzeuges erfolgte im September 2008 bei einer Gesamtflugzeit von 334 Stunden.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschte bei einem Wind aus 080° mit 7 kt eine Sicht von mehr als 10 km. Die Temperatur am Boden lag bei 19 °C. Der Luftdruck betrug 1 024 hPa. Die Untergrenze einer 6/8 Bewölkung lag bei 3 000 ft GND.

Funkverkehr

Nach dem Start des Flugzeuges fand kein weiterer Funkverkehr statt.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Brilon-Hochsauerland liegt 2,8 nautische Meilen (NM) östlich der Stadt Brilon in einer Höhe von 1 510 ft. Die 750 m lange Asphaltpiste verläuft in Ausrichtung 07/25. Am Unfalltag war die Bahn 07 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Das Flugzeug prallte 30 m nordöstlich der Bahn mit einer Längsneigung von ca. 40° trudelnd auf den Boden. Die erste Bodenberührung erfolgte mit dem Fahrwerk. In einem Umkreis von 22 m um das Hauptwrack wurden alle Teile des Doppeldeckers vorgefunden.

Ein Blatt des verstellbaren Holzpropellers war unmittelbar an der Blattwurzel nach hinten abgebrochen. Vom ebenso gebrochenen zweiten Blatt verblieben ca. 30 cm an der Propellernabe.

Alle Steuerflächen waren mit dem Leitwerk bzw. den Tragflügeln verbunden. Die Ruder waren freigängig. Der Gashebel befand sich in Stellung „Vollgas“, der Zug der Kraftstoffgemischregelung (Mixture) in Stellung „Reich“. Nach den Eintragungen in der Tankkladde wurde der 90 l fassende Rumpftank vor dem Flug mit 30 l Avgas befüllt. Das Seil der Trimmeinrichtung war in der Nähe des Bedienhebels gerissen.

Es gab keine Hinweise auf eine technische Störung.

Untersuchungsführer: F. Kühne

Untersuchung vor Ort: T. Brandes

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.

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