

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

|                      |                                   |
|----------------------|-----------------------------------|
| Art des Ereignisses: | Unfall                            |
| Datum:               | 26. Juni 2011                     |
| Ort:                 | Wiefelstede                       |
| Luftfahrzeug:        | Ultraleichtflugzeug               |
| Hersteller / Muster: | Roland Aircraft / Zodiac Z 602 XL |
| Personenschaden:     | Pilot tödlich verletzt            |
| Sachschaden:         | Luftfahrzeug zerstört             |
| Drittschaden:        | Flurschaden                       |
| Informationsquelle:  | Untersuchung durch Mitarbeiter    |
| Aktenzeichen:        | BFU 3X091-11                      |

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftsportgeräteführer startete gegen 15:30 Uhr<sup>1</sup> mit seinem Ultraleichtflugzeug (UL) vom Flugplatz Nordholz-Spieka zu einem privaten Rundflug. Geplant war ein Flug zum Flugplatz Oldenburg-Hatten mit Rückkehr nach Nordholz-Spieka am Abend.

Gegen 16:30 Uhr meldete sich der Pilot des UL über Funk beim Flugplatz Conneforde zur Landung mit vorausgehendem tiefem Überflug an. Mehrere Zeugen beobachteten einen tiefen Überflug in 3-5 Meter Höhe mit hoher Geschwindigkeit über die Landebahn. Am Ende der Landebahn flog das UL steil nach oben. Anschließend wurde gesehen, wie das UL in ca. 200 bis 250 m Höhe eine Kurve nach Norden flog und im weiteren Verlauf nach rechts abkippte und auf dem Boden aufprallte.

Das UL wurde bei dem Aufprall zerstört und der Pilot tödlich verletzt.

### Angaben zu Personen

Der 67-jährige Ultraleichtflugzeugführer war im Besitz eines bis zum 17.05.2014 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 02.08.2000 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V.(DAeC) mit dem Eintrag der Passagierflugberechtigung. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, nach den Anforderungen der ICAO und JAR-FCL 3, am 06.05.2011 ausgestellt und war bis zum 06.05.2012 gültig. Als Auflage war der Vermerk VNL, Tragen einer korrigierenden Brille, eingetragen.

Die Gesamtflugerfahrung betrug mehr als 620 Flugstunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er 16:35 Flugstunden und 43 Landungen absolviert. In den letzten 90 Tagen hatte er 2:50 Stunden geflogen.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Der Zodiac Z 602 XL ist ein zweisitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug in Metallbauweise.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

Hersteller : Roland Aircraft  
Muster : Zodiac Z 602 XL  
Werknummer : Z 9527  
Baujahr : 2008  
Gesamtbetriebszeit: 16 Stunden  
MTOW : 472,5 kg  
Triebwerk : Rotax 912 S  
Betriebszeit Triebwerk : 1 491 Stunden

Das UL war mit dem Rettungssystem Magnum Lightspeed-Softpack ausgerüstet.

Das UL befand sich in Privatbesitz und war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 19.03.2011 durchgeführt. Laut Wägebericht vom 11.10.2008 betrug das Leergewicht 287 kg. Seit der letzten Jahresnachprüfung wurden 1:30 Stunden geflogen.

Nach Angaben der Luftaufsicht wurden auf dem Startflugplatz Nordholz- Spieka vor dem Flug 44 Liter Kraftstoff getankt.

## Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten zur Unfallzeit Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK).

## Funkverkehr

Zwischen dem Flugleiter und dem Ultraleichtflugzeugführer bestand Funkkontakt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

## Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Conneforde verfügt über eine 650 m lange und 30 m breite Grasbahn. Der Flugplatz liegt 9,5 m über Normalnull (NN). Am Unfalltag war die Piste 30 in Betrieb.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einer Wiese 540 m nördlich des Flugplatzes Conneforde.

Der Aufschlag erfolgte mit hoher Längsneigung und ca. 60 Grad Querneigung nach rechts.

Das Flugzeugwrack steckte ca. 1,5 m tief im moorigen Boden. Tragflächenteile lagen jeweils rechts und links hinter dem Einschlagkrater. Der Rumpf war deformiert und an mehreren Stellen gebrochen. Der Motorblock befand sich ca. 2 m tief im Erdreich.

Das Rettungsgerät wurde nicht ausgelöst.



Unfallstelle

Foto: Polizei

## Brand

Es entstand kein Brand.

## Medizinische und pathologische Angaben

Nach Angaben der Polizei wurde bei der rechtsmedizinischen Untersuchung ein Herzinfarkt mit einer wahrscheinlich daraus resultierenden Handlungsunfähigkeit des Piloten zum Zeitpunkt des Flugunfalls festgestellt.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Klaas

Braunschweig; den 25. August 2011

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)