

Untersuchungsbericht

3X022-0/01
November 2001

Sachverhalt

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	24. März 2001
Ort:	nahe Stadtkyll
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / Lancair 320
Personenschaden:	beide Insassen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden

Flugverlauf

Während eines Erprobungsfluges geriet das Luftfahrzeug etwa 6 min nach dem Start ins Trudeln. Bei dem Aufprall auf einem Wiesengelände erlitten die Insassen tödliche Verletzungen.

Untersuchung

Durch einen Beauftragten der BFU wurde der Flugunfall vor Ort untersucht.

Das Flugzeug startete vom Flugplatz Dahlemer Binz aus zu einem Erprobungsflug. Es war beabsichtigt, Fahrtmessereichungen und Temperaturmessungen durchzuführen. An Bord befand sich neben dem Luftfahrzeugführer ein Vereinskamerad, der offenbar die Messdaten notieren sollte.

Mehrere Zeugen wurden ca. 4 km südlich des Flugplatzes durch Motorengeräusche auf das Luftfahrzeug aufmerksam. Zwei Zeugen beobachteten, dass das Flugzeug in Richtung des Flugplatzes kurvte. Plötzlich geriet das Luftfahrzeug ins Flachtrudeln. Die Zeugen

gaben übereinstimmend an, dass die Drehbewegung anhielt, bis das Flugzeug aus dem Blickfeld verschwunden war. Ein Zeuge hatte den Eindruck, dass sich kurz vor dem Aufprall die Längsneigung des Flugzeuges verringerte.

Das Luftfahrzeug war nach rechts drehend mit geringer Längsneigung auf den Boden aufgeprallt.

Bei der Untersuchung des Flugzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Die Luftschaube hatte zum Zeitpunkt des Aufpralls eine geringe Drehzahl.

In dem Wrack wurde ein Formular für die Kalibrierung der Fahrtmesseranlage gefunden, auf dem das Datum 24.03. vermerkt war. In der entsprechenden Spalte war handschriftlich eine angezeigte Geschwindigkeit von 170 Knoten vermerkt.

Keiner der Insassen hatte zum Unfallzeitpunkt einen Fallschirm getragen.

In dem Flugzeug befand sich ein Garmin 100 GPS Satellitennavigationsempfänger. Dieser wurde bei der BFU in Braunschweig untersucht. Ein Flugweg war in dem Gerät nicht gespeichert.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer, gleichzeitig einer der Erbauer und Halter des Flugzeuges, besaß einen gültigen Luftfahrerschein. Er hatte eine Gesamtflugenerfahrung von 470 Stunden, davon 39 Stunden auf dem Unfallmuster.

Das Luftfahrzeug war nach etwa siebenjähriger Bauzeit am 11.06.2000 einer Stückprüfung für die vorläufige Verkehrszulassung unterzogen worden. Zum Unfallzeitpunkt hatte es eine Gesamtbetriebszeit von 51 Stunden.

In der Fluganweisung Nr. 2 für Erprobungsflüge mit dem Luftfahrzeug war unter Punkt 5 u.a. festgelegt, dass ein Fallschirm mitzuführen ist.

Die Berechnung der Flugmasse ergab, dass das Luftfahrzeug zum Unfallzeitpunkt um 21 kg überladen war. Die höchstzulässige Rücklage des Fluggewichtsschwerpunkts war überschritten.

Nach den Angaben mehrerer Luftfahrzeugführer, die zum Unfallzeitpunkt im Bereich der Unfallstelle geflogen waren, lag die Wolkenuntergrenze teilweise bei 1300-1500 ft über Grund.

Die Obduktion ergab keine Hinweise auf eine eventuelle gesundheitliche Beeinträchtigung des Luftfahrzeugführers.

Beurteilung

Die Befunde an dem Wrack und der Aufprallstelle sowie eine Zeugenaussage deuteten darauf hin, dass das Flugzeug sich im Flachtrudeln befand.

Die Tatsache, dass der Fluggewichtsschwerpunkt außerhalb der zulässigen Grenzen lag, wirkte einem Ausleiten des Trudelns entgegen. Es ließ sich nicht feststellen, ob durch die Insassen versucht wurde, das Trudeln auszuleiten.

Die Überschreitung der höchstzulässigen Abflugmasse hatte einen Anstieg der Überziehgeschwindigkeit zur Folge.

Es liegen der BFU keine Informationen vor, ob durch den Luftfahrzeugführer vor dem Flug eine Massen- und Schwerpunktberechnung durchgeführt wurde.

Schlussfolgerungen

Der Flugunfall ist darauf zurückzuführen, dass der Luftfahrzeugführer die Überziehgeschwindigkeit des Flugzeuges nicht beachtete.

Untersuchungsführer Friedemann

Untersuchung vor Ort Leister