Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Untersuchungsbericht

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

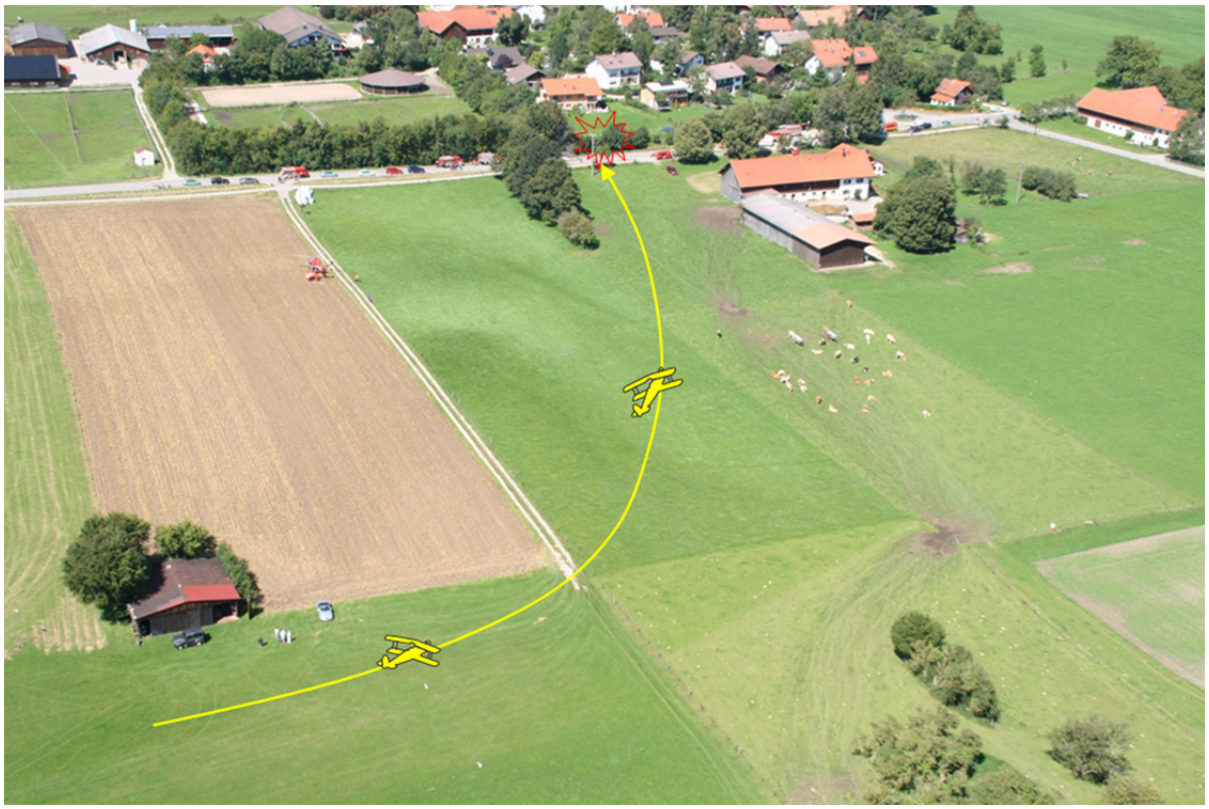
Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	15. August 2007
Ort:	Landstetten
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Historical Aircraft Services /
	T131 PA Jungmann
Personenschaden:	eine Person schwer verletzt
	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Freileitung beschädigt
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX012-07

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 13:25 Uhr[1] startete der Doppeldecker besetzt mit Pilot und Fluggast zu einem privaten Rundflug vom Außenstartgelände Landstetten. Nach dem Abheben auf der Piste 07 drehte das Flugzeug nach links und kurz darauf kollidierte es mit einer 10 m hohen Starkstromleitung. Nach Zeugenaussage fing das Flugzeug sofort Feuer und prallte danach auf eine Landstraße.



Flugwegdarstellung nach Zeugenaussagen Quelle: BFU

Angaben zu Personen

Der 41-jährige verantwortliche Flugzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Verkehrspiloten, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL deutsch. Die eingetragene Berechtigung für einmotorige Landflugzeuge war bis zum 04.05.2009 gültig. Er ver-

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

fügte über eine Gesamtflugerfahrung von ca. 8 700 Stunden, davon 17 Stunden mit 30 Landungen auf dem betroffenen Muster.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis war ohne Einschränkungen bis 22. November 2008 gültig.

Der Fluggast verfügte ebenfalls über eine gültige amerikanische Fluglizenz für Motorflugzeuge.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die T 131 - PA Jungmann ist ein Nachbau der Bücker Jungmann. Das verunfallte Luftfahrzeug, ein bespannter Doppeldecker, wurde in Polen gebaut und dort als Experimental-Flugzeug zugelassen. Es war das Triebwerkmuster LOM-M332A eingebaut.

Start des Luftfahrzeuges Quelle: KINS

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten in Landstetten Sichtflugwetterbedingungen (VMC) mit geringer Bewölkung und mit Sichten mehr als 30 km.

- Bodenwind: ca. 225 °C / 4 kt
- Temperatur: 29 °C

Angaben zum Flugplatz

Das Außenstart- und Landegelände Landstetten verfügt über eine ca. 527 m lange Graspiste mit der Ausrichtung 07/25. Das Flugplatzgelände liegt in einer Höhe von 2 244 ft AMSL. In Richtung 07 war das Gelände ansteigend und der dichte Grasbewuchs hatte eine Höhe von 22 cm. Die Bahn verfügte über keine Halbbahnmarkierung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag ca. 250 m von der Grasbahn entfernt kurz vor der Ortschaft Landstetten an einer Landstraße. Südlich der Landstraße verlief in ca. 10 m Höhe eine 20-kV-Leitung. Die Freileitung wurde durchtrennt. An einem Betonmast sowie an Isolatoren fanden sich Farbantragungen des verunfallten Flugzeuges.

Unfallstelle Quelle: Polizei

Das Flugzeug ohne die rechten Tragflächen lag nördlich der Straße, es war deformiert und bis auf das Stahlrohrgerüst ausgebrannt. Das rechte Tragflächenpaar lag stark beschädigt südlich der Landstraße. Der Gashebel stand auf volle Leistung, der Hebel für das Gemisch auf „reich“. Der Trimmhebel wurde in der Position „neutral“ vorgefunden. Bei der Untersuchung des Luftfahrzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Brand

Nach Aussagen von Zeugen geriet das Luftfahrzeug bei der Berührung der Freileitung in Brand und stürzte nachfolgend auf die Landstraße. Das Wrack brannte anschließend vollständig aus.

Überlebensaspekte

Beide Insassen des Luftfahrzeuges konnten sich selbstständig aus dem brennenden Wrack befreien und erlitten schwere Brandverletzungen. Der Fluggast erlag seinen Verletzungen nach zwei Tagen.

Am 17.08.2007 wurde im Institut für Rechtsmedizin der Universität München die Obduktion des tödlich verletzten Fluggastes vorgenommen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass er „bei thermischer Schädigung bei mehr als 90% der Körperoberfläche auf gewaltsame Weise verstorben ist“.

Im Gutachten wird zusätzlich ausgeführt, dass aufgrund der festgestellten Verletzungen ausgeschlossen werden kann, dass der Fluggast „mit der Lenkung des Flugzeuges beschäftigt gewesen wäre“.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Mitwirkung: Rachl, Wilke

Braunschweig, 10. Dezember 2013

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 - FlUUG) 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