

Untersuchungsbericht

3X059-0/08
Juni 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	01. Juni 2008
Ort:	nahe Stockach
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Comco Ikarus / C 22B
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Gebäudeschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Um 16:10 Uhr¹ startete der Ultraleichtflugzeugführer mit einem Fluggast an Bord zu einem Rundflug vom Ultraleicht-Fluggelände Sauldorf-Boll. Der Flug sollte zum Bodensee und wieder zurück zum Flugplatz führen. Gegen 16:30 Uhr sahen Zeugen das Ultraleichtflugzeug (UL) aus Süden kommend langsam und niedrig fliegend. Es wurde beobachtet, wie das UL versuchte, über eine Baumreihe an der B 14 in Höhe des „Oberer Wiedenholzerhof“ zu fliegen. Dabei wurde ein Ast im oberen Bereich gestreift. Anschließend begann das UL um die Längsachse zu rollen und stürzte in das dahinter stehende landwirtschaftliche

Gebäude. Das UL durchbrach mit dem Cockpitbereich das Scheunendach. Beide Insassen wurden getötet.



Angaben zu Personen

Der 58-jährige Luftfahrzeugführer war seit 1999 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer mit der Berechtigung für Passagierflüge. Die Lizenz war bis 28.12.2011 gültig. Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 381 Stunden, davon ca. 98 Stunden auf dem Muster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Ultraleichtflugzeug Ikarus C 22B ist ein dreiachs-gesteuerter abgestrepter Hochdecker mit bespanntem Alu-Rohrrahmen. Es hat eine Mittelsteuerung und zwei nebeneinander liegende Sitze. Im betroffenen C 22B mit der Werknummer 9311-3545 war ein Jaribu-2200-Motor eingebaut. Die Gesamtbetriebszeit betrug 789 Stunden. Seit der letzten Grundüberholung war das UL ca. 393 Stunden geflogen.

Der Pilot hatte das UL selbst gewartet.

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

Im Bordbuch waren Eintragungen über Wartungsarbeiten und Änderungen des Einstellwinkels an der Höhenflosse dokumentiert. Der Gasbowdenzug wurde durch den Piloten im Februar 2008 ausgewechselt. Der Bowdenzug wurde dabei mit einer Blechlasche zum Vergaser hin verlängert.

Die Betankung des ULs erfolgte durch den Piloten aus Kanistern.

Meteorologische Informationen

Nach Zeugenangaben herrschten zum Unfallzeitpunkt Flugsichten von mehr als 10 km, eine Bewölkung von 7/8 mit einer Wolkenbasis von über 3 000 ft. Die Temperatur betrug 23 °Celsius und es war schwach windig.

Angaben zum Flugplatz

Das Ultraleichtfluggelände Sauldorf-Boll liegt in 660 m über Normalnull (NN). Der Flugplatz verfügt über eine 300 m lange Grasbahn mit der Ausrichtung 01/19.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in 630 m über NN und ca. 8,5 km südwestlich des Ultraleicht-Fluggeländes Sauldorf-Boll. Das UL steckte mit dem Cockpit im oberen Drittel eines Scheunendaches. Der Frontbereich des Cockpits war in das Dach eingebrochen und zerstört worden. Die Tragflächen waren gestaucht und die Abstreifungen im Bereich des Cockpits gebrochen. Beide Insassen wurden angeschnallt gefunden. Das Rettungssystem war nicht ausgelöst. Die Untersuchung der Steuerung ergab, dass die Ruder vollständig angeschlossen waren. Die vorgefundenen Deformierungen konnten dem Aufprall zugeordnet werden.



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.

Am Vergasergehäuse und an der Gasbowdenzugverlängerung waren an der Innenseite Kratz- und Schleifspuren zu erkennen.

Die Schwimmerarme im Bing-Vergaser waren verbogen. Im Benzinfilter und Vergaser befanden sich Verunreinigungen.

Das Triebwerk wurde in der BFU weiteruntersucht.

Die Düsennadel im Vergaser war mit einem schwarzen Belag verschmutzt. Im Schwimmergehäuse befanden sich Spuren derselben Ablagerungen wie an der Düsennadel.

Die Zündkerzen hatten unterschiedliche Ablagerungen in Farbe und Dicke.



Im Motor wurden an einem Zylinder und Kolben Schleifspuren festgestellt. Der Kolbenboden war mit Ölkohle verkrustet. Öl trat aus einem beschädigten Auslassventil in ein Auspuffrohr aus.

Die Spuren am Motor und das Zündkerzenbild wiesen auf einen Schaden und Leistungsverlust des vorderen linken Zylinders hin.

Untersuchungsführer Knoll
Mitwirkung Gedak

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

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