

Untersuchungsbericht

3X099-0/08
September 2008

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 16. Juli 2008
Ort: Flugplatz Rendsburg-Schachtholm
Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster: Comco Ikarus GmbH / C 42
Personenschaden: Pilot und Fluggast schwer verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: Flurschaden
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Angaben zu Personen

Der 40-jährige Ultraleichtflugzeugpilot war im Besitz eines bis zum 03.06.2013 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 03.05.2008 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. Der Eintrag der Passagierflugberechtigung erfolgte am 09.07.2008.

Der Ultraleichtflugzeugführer hatte eine Gesamtflugzeit von ca. 60 Stunden bei 319 Starts und Landungen. Seine Gesamtflugerfahrung auf dem Unfallmuster betrug ca. 58 Stunden.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Ikarus C42 ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügt über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordnete Sitze.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Ultraleichtflugzeugführer startete um 18:24 Uhr¹ auf der Piste 21 des Flugplatzes Rendsburg-Schachtholm. An Bord hatte er einen Fluggast. Kurz nach dem Start in 20–30 m Höhe wurde das UL nach links gedreht und kurvte auf den angrenzenden Wald zu. Das Ultraleichtflugzeug (UL) geriet in eine unkontrollierte Fluglage und stürzte in ein angrenzendes Waldstück. Das Rettungssystem wurde durch den Piloten ausgelöst, es entfaltete sich nicht. Beide Insassen erlitten schwere Verletzungen, konnten jedoch aus eigener Kraft das Wrack verlassen.

Hersteller: Comco Ikarus GmbH
Muster: Ikarus C 42
Werknummer: 9901-6135
Baujahr: 1999
MTOW: 472,5 kg
Gesamtflugzeit: 1 486 Stunden
Triebwerk: Rotax 912 ULS / 100HP
Motorbetriebszeit: 437 Stunden

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

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 18.04.2008 durchgeführt. Nach der Jahresnachprüfung wurden ca. 22 Stunden mit dem UL geflogen.

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Meteorologische Informationen

Nach Aussagen der Flugleitung herrschten Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK), der Wind kam aus 270° mit 14–16 Knoten.

Angaben zum Flugplatz

Der Flugplatz Rendsburg-Schachtholm liegt östlich vom Nord-Ostsee-Kanal und verfügt über zwei Landbahnen. Die Piste 21/03 mit den Abmessungen 960 m x 30 m Asphalt und die Piste 30/12 mit den Abmessungen 600 m x 30 m Gras. Die Piste 21 war zum Unfallzeitpunkt in Betrieb.

An den ca. 12 m hohen Bäumen wurden Berührungsspuren festgestellt. Ein Baum war in ca. 7 m Höhe abgeknickt.

Das Flugzeugwrack lag in Rückenlage zwischen Bäumen auf dem Waldboden.

Der Motor- und der Cockpitbereich waren stark deformiert.

Beide Tragflächen waren abgerissen und zerstört. Das linke Hauptfahrwerk und das Bugrad waren abgerissen und lagen auf dem Boden. Das Trümmerfeld hatte eine Ausdehnung von 7 m x 15 m.

Die Restkraftstoffmenge im Wrack betrug ca. 35 Liter.

Untersuchungsführer Knoll

Untersuchung vor Ort Schulz



Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in einem östlich an die Landebahn angrenzenden Waldstück.



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.

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

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