

Untersuchungsbericht

3X123-0/08
Dezember 2008

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

Identifikation

Art des Ereignisses: Unfall
Datum: 14. August 2008
Ort: nahe Zellhausen
Luftfahrzeug: Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster: B&F Technik Vertriebs GmbH / FK12 Comet
Personenschaden: Pilot schwer verletzt
Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört
Drittsschaden: Flurschaden
Informationsquelle: Untersuchung durch BFU

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am 14. August 2008 beabsichtigte der Pilot des Ultraleichtflugzeuges (UL) mehrere Platzrunden zur Inübungshaltung zu fliegen. Um 17:45 Uhr¹ wurde das UL beobachtet, wie es beim Ausleiten der Endanflugkurve auf die Piste 35 des Flugplatzes Seligenstadt über die linke Tragfläche abkippte. Das Ultraleichtflugzeug schlug auf einem Feld auf. Der Pilot wurde schwer verletzt.

Angaben zu Personen

Der 66-jährige Ultraleichtpilot war im Besitz eines bis zum 12.07.2010 gültigen Luftfahrerscheines für Luftsportgeräteführer. Die Lizenz wurde im Jahr 1986 vom Luftsportgerätebüro des Deutschen Aero Club e.V. mit dem Eintrag der Passagierflugberechtigung ausgestellt. Weiter war er im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer PPL(A) und Segelflugzeugführer, ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO.

Der UL-Pilot hatte eine Gesamtflugerfahrung von ca. 1 171 Flugstunden. Davon hatte er 49 Stunden und 130 Starts auf dem Unfallmuster geflogen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Die FK 12 Comet ist ein aerodynamisch gesteuerter Doppeldecker in Gemischtbauweise mit Spornrad. Das UL ist ein Doppelsitzer mit Tandemanordnung. Rumpf und Leitwerk sind als Rohrrahmen in Stahl/Aluminium ausgeführt und weitgehend mit GFK-Formteilen beplankt und mit Ceconite bespannt. Das UL war mit einer optischen Überziehwarnung ausgestattet.

Hersteller : B&F Technik Vertriebs GmbH
Muster: FK 12 Comet
Werknummer: 012-042
Baujahr: 2002
MTOW: 450 kg
Triebwerk: Rotax 912 ULS / 100HP
Gesamtflugzeit: ca. 149 Stunden

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

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 29.05.2008 durchgeführt. Seit der Jahresnachprüfung wurden 15 Stunden mit dem UL geflogen.

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Meteorologische Informationen

Laut Zeugenaussagen herrschten Sichtflugbedingungen mit Sichten über 10 Kilometer. Die Bewölkung wurde mit 4/8 in ca. 4 000 Metern angegeben. Der Wind kam aus 330° mit 5 Knoten.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Seligenstadt verfügt über drei Grasbahnen mit den Ausrichtungen 17/35 L, R und 09/27. Die Piste 35 hat eine Länge von 500 m x 30 m. Die Höhe des Flugplatzes beträgt 113 m über Normalnull (NN). Ein Flugleiter war nicht anwesend und die Bodenfunkstelle nicht besetzt. Auf dem Flugplatz Zellhausen besteht eine Regelung für Fliegen ohne Flugleiter, diese gilt jedoch nicht für Platzrundenflüge.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1 200 m südlich des Flugplatzes Seligenstadt/Zellhausen auf einem Feld. Die Aufschlagsrichtung des UL war um ca. 150° zur Anflugrichtung auf die Piste 35 gedreht. Die Bodenberührung erfolgte mit ca. 45° Längsneigung mit der vorderen Sektion und dem Fahrwerk des Ultraleichtflugzeuges. Der Rumpf war bis zum hinteren Sitz zerstört. Das linke und rechte Flächenpaar waren gestaucht, wobei am rechten unteren Flügel die Landeklappen abgerissen war.



Die Untersuchung am Flugzeugwrack ergab keine Hinweise auf technische Mängel. Sämtliche Ruder, Anschlüsse und Lagerungen waren vorhanden. Die Landeklappen waren auf Reiseflugstellung (-10°) gerastet. In den Vergaserkammern befand sich Kraftstoff.

Das Rettungssystem wurde nicht ausgelöst.

Medizinische und pathologische Angaben

Der Pilot verfügte über ein Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 gültig bis 09.12.2008, ausgestellt nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch, ausgestellt am 30.11.2007. Im Tauglichkeitszeugnis war die Einschränkung VML, muss eine optimal korrigierende multifokale Brille tragen und eine ebensolche Ersatzbrille mitführen, vermerkt.

Laut Zeugenaussagen hatte der Pilot gesundheitliche Probleme und befand sich in medizinischer Behandlung. Nach Aussagen des Fliegerarztes wurde er über medizinische oder chirurgische Eingriffe nicht informiert oder befragt.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Apel