

Untersuchungsbericht

3X138-0/08
Dezember 2009

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	31. August 2008
Ort:	Segelfluggelände Müllheim
Luftfahrzeug:	Motorflugzeug
Hersteller / Muster:	SNCA / Stampe SV 4C
Personenschaden:	Pilot und Fluggast schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Nach dem Abheben änderte das Flugzeug seine Flugrichtung abrupt nach rechts. Zeugen vernahmen eine deutliche Reduzierung der Drehzahl und bemerkten, dass es mit hohem Anstellwinkel flog, aber keine Höhe gewann. Der Doppeldecker verließ „schlingernd“ den Platzbereich in nordöstliche Richtung.

Etwa 1,5 NM vom Segelfluggelände entfernt kollidierte das Flugzeug mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit in einer Rechtskurve mit dem Boden.

Angaben zu Personen

Der 65-jährige Pilot war seit 1967 Inhaber einer Privatpilotenlizenz (PPL(A)). Die nach JAR-FCL-Regeln ausgestellte Erlaubnis war bis zum 08.11.2009 gültig. Sie enthielt die Berechtigung zum Führen von einmotorigen kolbengetriebenen Landflugzeugen (SEP) sowie die Kunstflugberechtigung (KFB).

Der Flugzeugführer war seit mehr als 30 Jahren Eigentümer und Halter des Flugzeugs. In den letzten 90 Tagen hatte er bei neun Starts und Landungen 2:35 Stunden auf der Stampe SV 4C geflogen. Seine Flugzeit auf dem Muster konnte nicht ermittelt werden. Die Gesamtflugzeit betrug ca. 640 Stunden.

Passagier auf dem Flug war die Ehefrau des Piloten. Sie war ebenfalls im Besitz einer Privatpilotenlizenz.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Flugzeug Stampe SV 4C war ein im Jahr 1946 gebauter zweiseitiger Doppeldecker. Die maximal zulässige Abflugmasse (MTOM) betrug 770 kg. Es wurde angetrieben von dem Renault-Motor 4 PO3. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 03.05.2008 durchgeführt.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Anlässlich eines Flugplatzfestes hatte der Pilot das Flugzeug auf dem Segelfluggelände Müllheim ausgestellt. Vor dem Rückflug zu seinem nahe gelegenen Heimatflugplatz Mulhouse-Habsheim war geplant, gemeinsam mit einer zweiten Stampe SV 4C noch einen Formationsflug vor Zuschauern über die Piste zu fliegen.

Der Start erfolgte bei leichtem Rückenwind um 14:43 Uhr¹ auf der Graspiste 34. Er wurde von dem Piloten des anderen Flugzeugs beobachtet, der zur Formationsaufnahme kurz zuvor auf der gleichen Bahn gestartet war.

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

Meteorologische Informationen

Am Unfalltag kam der Wind im Mittel aus 180 – 230° mit einer Stärke zwischen 5 und 10 kt. Es herrschten Sichtflugbedingungen (VMC) mit Sichten von mehr als 10 km. Die Umgebungstemperatur am Boden lag bei 29 °C. Der auf Meereshöhe reduzierte Luftdruck (QNH) entsprach 1 014 hPa.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Müllheim befindet sich in einer Höhe von 951 ft, ca. 1 km nordöstlich der Stadt Müllheim/Baden. Es verfügt über eine 950 m lange Graspiste in der Ausrichtung 16/34. Nördlich des Platzes steigt das Gelände an.

Das Gelände ist für den Betrieb mit Segelflugzeugen zugelassen.

Für den Betrieb am Wochenende zum Flugplatzfest war eine Außenstart- und Landegenehmigung für Motorflugzeuge erteilt worden.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Auf einer Wiese hatte der Doppeldecker in einer Geländehöhe von ca. 850 ft mit der unteren Tragfläche Bodenberührung und war anschließend mit dem Rumpfbügel aufgeprallt. Die Streben zwischen den Tragflächen waren gebrochen und die obere Tragfläche mit gebrochenen Streben war nach vorn gerutscht. Das Wrack kam mit abgerissenem Fahrwerk in Richtung 152° zum Stillstand.

Ein Blatt des Holzpropellers war zerstört. Das zweite Blatt wies kaum Beschädigungen auf. Der Zündschlüssel befand sich in Stellung „Beide Magneten“. Zwei unabhängig voneinander zu betreibende Kraftstoffpumpen wurden eingeschaltet vorgefunden.

Die spätere Überprüfung der Magnete und Pumpen ergab eine störungsfreie Funktion dieser Bauteile. Ebenso arbeiteten die Ventile des Triebwerks einwandfrei. Die Kompression in allen vier Zylindern des Reihenmotors lag im normalen Bereich. Eine Stößelstange des vorderen Zylinders war verbogen.

Im Vergaser befand sich Kraftstoff. Die Ausliterung des Tanks ergab 16 l Avgas 100 LL.

Der Leistungshebel wurde in Vollgasstellung vorgefunden.

Untersuchungsführer	F. Kühne
Mitwirkung	M. Jost