

Untersuchungsbericht

3X017-0/09
April 2011

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	05. April 2009
Ort:	Wüstemark
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Remos Aircraft GmbH / Remos GX
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Flughöhe von 40 bis 50 m kippte das UL plötzlich nach rechts ab und schlug entgegengesetzt zur Flugrichtung senkrecht auf einem angrenzenden Feldweg neben dem Haus seines Bekannten auf.

Angaben zu Personen

Der 68-jährige Ultraleichtflugzeugführer war im Besitz eines bis zum 05.05.2013 gültigen Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 17.08.1993 vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. mit dem Eintrag der Passagierflugberechtigung.

Die Gesamtflugzeit betrug laut Aussage des Halters mehr als 300 Flugstunden. In den letzten 90 Tagen hatte er neun Landungen auf dem Muster durchgeführt.

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftsportgeräteführer startete mit dem Ultraleichtflugzeug (UL) vom Flugplatz Locktow. Nach Zeugenaussagen flog er gegen 16:44 Uhr¹ die Ortschaft Wüstemark aus nördlicher Richtung in ca. 50 m Höhe an und umflog das Grundstück seines Bekannten an der Ostseite. Im weiteren Verlauf flog er auf einer kreisförmigen Flugbahn um die Ortschaft und leitete, nachdem er querab der westlichen Ortsgrenze war, einen Sinkflug auf ca. 10 m Höhe in östlicher Richtung ein. Nach Überfliegen der Dorfstraße wurde das UL beschleunigt und ein Steigflug mit Schräglage rechts eingeleitet. In einer von den Zeugen geschätzten

Angaben zum Luftfahrzeug

Hersteller :	Remos Aircraft GmbH
Muster :	Remos GX
Werknummer :	280
Baujahr :	2008
MTOW :	472,5 kg
Triebwerk :	Rotax 912 UL
Werknummer:	5651464

Es wurde eine Gesamtbetriebszeit des Motors von 22:45 Stunden im Flydat aufgezeichnet.

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

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die Stückprüfung wurde am 20.10.2008 durchgeführt.

Meteorologische Informationen

Nach Angaben des Deutschen Wetterdienstes (DWD), Regionalbüro Leipzig, herrschten Sichtflugwetterbedingungen im Bereich der Unfallstelle. Der Wind kam aus 320° mit sechs Knoten. Die 2/8 Kumuluswolkenuntergrenze wurde mit 2 600 ft über Grund angegeben.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Locktow verfügt über eine 400 m lange Grasbahn in Richtung 29/11. Für den Flugplatz besteht keine Flugleiterpflicht. In den Zulassungsaufgaben ist stattdessen ein Startleiter vorgesehen. Am Unfalltag war ein Startleiter nicht anwesend.

Flugdatenaufzeichnung

Das Ultraleichtflugzeug war mit einem Betriebsdatenerfassungs- und Betriebsdaten-Anzeigegerät (Flydat) zum Erfassen und Speichern der Motorbetriebsdaten ausgestattet.

Es wurden Parameter über Öltemperatur, Öldruck, Wassertemperatur, Motorendrehzahl (RPM) und Abgastemperaturen aufgezeichnet.

Die Daten konnten durch den Gerätehersteller ausgelesen werden.

Die Auswertung ergab keinen Hinweis auf einen technischen Defekt des Triebwerkes.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich in der Ortschaft Wüstenmark auf der Grundstücksgrenze des Wohnhauses eines Bekannten des Luftfahrzeugführers.

Der Rumpf war im Cockpitbereich zerstört. Der erste Rumpfspant war aus der Verbindung zur Rumpfschale heraus gebrochen.

Das Bugrad war zum Leitwerk hin abgewinkelt und gebrochen. Die Hauptfahrwerksschwinge war am Rumpf ausgebrochen. Spuren des Holzpfostens befanden sich an der Bruchstelle.

Der linke Tragflügel war ab Querruderbeginn abgebrochen und rückwärtig versetzt. Die Struktur wurde an einem Zaunpfosten zerstört. Der Außenflügel und das Querruder waren aufgebrochen.

Der rechte Tragflügel war im Anschlussbereich rumpfseitig gebrochen und der Außenflügel aufgebrochen. Das Querruder war an den inneren Beschlügen ausgerissen.

Der Motor steckte im Erdboden. Der Propeller war zersplittert.

Die Steuerung war kraftschlüssig verbunden. Die Seitenruderseile waren nicht gerissen und die Seitenruderpedale zeigten keinen Pedalbruch. Die Schäden und Deformationen am Rudergestänge konnten dem Aufprall zugeordnet werden.

Der Landeklappenantrieb war in der Position „Eingefahren“.

Das Rettungsgerät wurde nicht ausgelöst. Der Abzugsgriff war durch den Sicherungsstift gesichert.



Unfallstelle

Foto: BFU

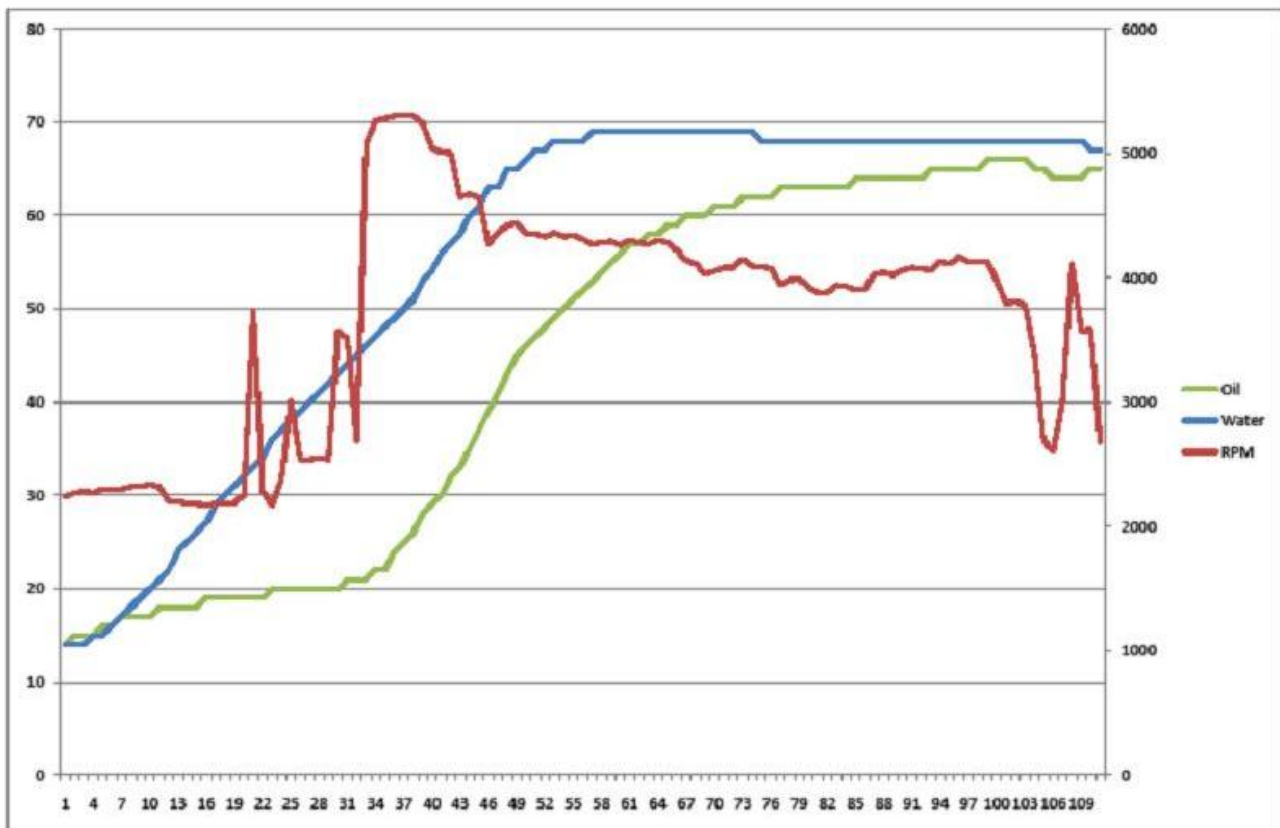
Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer	Knoll
Mitwirkung	Landgraf Lampert

Anlagen

Grafik mit Auswertung des Flydat



Öl- und Wassertemperatur sowie Drehzahl des letzten Fluges, erstellt mit den ausgelesenen Werten aus dem Flydat

Quelle: BFU