

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	25. Mai 2010
Ort:	Flugplatz Wertheim
Luftfahrzeug(e):	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Comco Ikarus GmbH / Ikarus C 42 B
Personenschaden:	zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X060-10

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag verabredeten sich der Ultraleichtflugzeugführer und sein Bekannter, der ebenfalls eine Lizenz für Luftsportgeräte besaß, zu einem Flug mit dem vereinseigenen Flugzeug. Nach einem gemeinsamen Flug von 49 Minuten Dauer und einer kurzen Pause starten beide um 16:50 Uhr¹ erneut vom Ultraleichtfluggelände Wertheim.

Kurz nach dem Start wurde von Zeugen beobachtet, wie das Ultraleichtflugzeug (UL) zunächst im flachen Winkel flog und anschließend in einen nahezu senkrechten Steigflug überging. In einer Höhe von 35-45 m kippte das UL mit einer ca. 100°-Drehung nach rechts ab und prallte in Verlängerung der Piste 07 auf ein Feld. Beide Insassen wurden dabei tödlich verletzt.

Angaben zu Personen

Der 48-jährige Pilot des Ultraleichtflugzeuges war im Besitz einer Lizenz für Luftsportgeräteführer, ausgestellt am 23.10.2008 vom Deutschen Ultraleichtflugverband e.V. mit der Berechtigung für Passagierflüge, ausgestellt am 23.11.2009, gültig bis zum 03.09.2013.

Er verfügte über ein Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 08.02.2010, mit der Auflage eine Brille zu tragen (VDL) und eine Ersatzbrille mitzuführen.

Der Ultraleichtflugzeugführer hatte eine Gesamtflugerfahrung von 70 Stunden, davon 54 Stunden auf dem betroffenen Muster. In den letzten 90 Tagen flog er sieben Stunden bei 25 Starts.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Ikarus C42 ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügt über eine geschlossene Kabine mit nebeneinander angeordneten Sitzen. Zur Steuerung des UL befindet sich ein zentral angeordneter Steuerknüppel zwischen den beiden Sitzen im Cockpit. Die Triebwerksleistung wird über Bedienelemente reguliert, die sich jeweils an der Vorderkante der Sitze befinden.

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

Hersteller: Comco Ikarus GmbH
Muster: Ikarus C 42 B
Werknummer: 0308-6549
Baujahr: 2003
MTOW: 472,5 kg
Triebwerk: Rotax 912 UL
Gesamtflugzeit: 735 Stunden
Rettungssystem: BRS 5UL 4SP

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 26.09.2009 durchgeführt. Seitdem wurden mit dem UL 130 Stunden geflogen. Beladung und Schwerpunkt lagen innerhalb der Betriebsgrenzen.

Das Luftfahrzeug wurde am Flugplatz aus Kanistern betankt. Aus den Tankunterlagen und Betriebsaufzeichnungen ergab sich ein Tankinhalt von 14 Litern zum Startzeitpunkt.

Meteorologische Informationen

Am Flugplatz Wertheim herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugbedingungen (CAVOK) mit Sichten über 10 km, der Wind war schwach. Die Temperatur betrug 23 °C. Die Bewölkung wurde mit 2/8 Cumulus in 5 000 ft angegeben.

Angaben zum Flugplatz

Der Ultraleichtflugplatz Wertheim liegt 1 000 ft hoch und verfügt über eine 345 m lange Graspiste mit der Ausrichtung 07/25.

Ein Flugleiter war zum Unfallzeitpunkt nicht anwesend und die Bodenfunkstelle war nicht besetzt.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 80 m in Verlängerung der Piste 07 des Flugplatzes Wertheim auf einem Feld.

Die Aufschlagrichtung des UL war um ca. 100° zur Abflugrichtung gedreht.

Die Bodenberührung erfolgte mit dem Rumpfvorderteil.



Unfallstelle

Foto: BFU

Das Rumpfvorderteil mit Spinner, Propeller, Motor, Cowling sowie die Frontverglasung waren zerstört. Das Rumpfvorderteil war bis zur Höhe der Tragflächenvorderkante eingedrückt. Die Tragflächen waren beide bis zur Torsionsnase eingedrückt. Die rechte Tragfläche war zerstört. Die linke Tragfläche war auf ihrer gesamten Länge an der Torsionsnase aufgeplatzt und die Bespannung war großflächig gerissen. Die Flügelschale war ca. zwei Meter hinter der Wurzelrippe gebrochen. Der Motor war aus dem Motorträger gerissen und nach rechts geknickt. Der Motorblock war in das Cockpit eingedrückt.

Die Propellernabe steckte 25 cm tief im Erdreich. Ein Propellerblatt des dreiblättrigen Propellers war an der Wurzel abgerissen, das zweite Blatt war ca. 15 cm vor der Nabe abgebrochen und das dritte Propellerblatt war unbeschädigt.

Das Cockpit war im vorderen Bereich zerstört. Die Sitzschalen waren mehrfach gebrochen.

Die Untersuchung am Wrack ergab keine Hinweise auf technische Mängel. Sämtliche Ruder, Anschlüsse und Lagerungen waren vorhanden.

Die Landeklappen waren auf Startstellung gerastet. Die Trimmung wurde in der Position „schwanzlastig“ vorgefunden.

An der Drehzahlmesseranzeige waren 5000 Umdrehungen / Minute ablesbar zum Zeitpunkt des Aufschlags.

Die Zündkerzen hatten eine rehbraune Färbung.

In den Zuleitungen zu den Vergasern befand sich Kraftstoff. An der Unfallstelle war Kraftstoff ausgetreten. Aus den Kraftstofftanks konnten acht Liter Kraftstoff abgepumpt werden.

Das Rettungssystem wurde nicht ausgelöst.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Treppesch

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.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de