

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	30. Mai 2011
Ort:	Barßel
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Kappa 77 a.s. / Sova-Kappa KP-2U
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X069-11

Sachverhalt

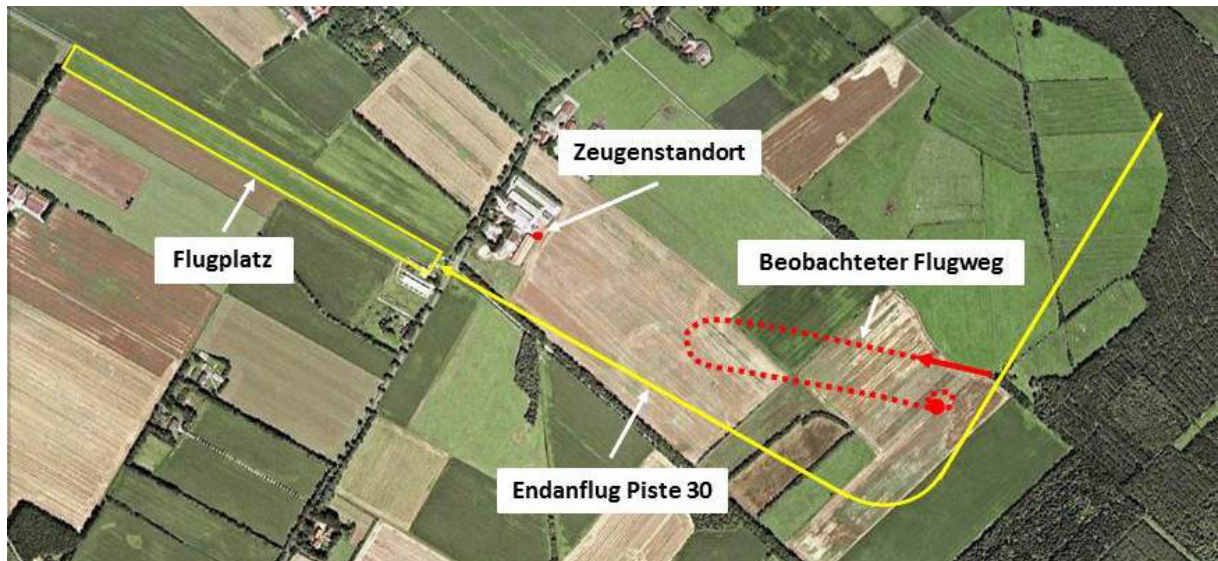
Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftsportgeräteführer hatte bereits am 20. Mai 2011 einen Flug in Begleitung eines Fluglehrers auf dem Ultraleichtflugzeug (UL) mit einer Flugzeit von 1:40 Stunden und sieben Starts und Landungen durchgeführt. Nach Aussage des Fluglehrers handelte es sich dabei um den sog. Übungsflug zur Verlängerung der Lizenz. Dementsprechend habe er den Flug bescheinigt.

Am Unfalltag startete er um ca. um 18:05 Uhr¹ vom Flugplatz Barßel (EDXL) zu einem weiteren Flug. Der Flug wurde vom selben Fluglehrer begleitet, nach dessen Aussage aber als Fluggast.

Gegen 18:20 Uhr bemerkten Zeugen das UL sehr tief fliegend über einer freien Ackerfläche östlich des Flugplatzes. Das UL flog zuerst in Richtung Flugplatz und auf die Zeugen zu. Sie sahen es unterhalb der ca. 18 m hohen Bäume des ca. 1 100 m entfernten Waldgebietes. Mitten über der Ackerfläche flog das UL eine 180°-Linkskurve und entfernte sich unter geringfügiger Höhenzunahme. Kurz vor Erreichen des Waldes wurde erneut eine Linkskurve beobachtet, aus der das UL nach einem ca. 90°- bis 180°-Kurvenflug in einen spiralartigen Sturzflug überging und dabei um ca. 270° um die Hochachse drehte, bevor es mit hoher Längsneigung auf den Boden prallte.

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



Beobachter Flugverlauf

Quelle: Google Earth Kartenservice™ / Bearbeitung BFU

Angaben zu Personen

Luftsportgeräteführer

Im Cockpit saß der 60-jährige Pilot links. Er war seit 1. Februar 2006 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, gültig bis 1. Februar 2011. In die Lizenz war die Berechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und die Passagierflugberechtigung eingetragen.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 13. Mai 2011, war mit Auflagen bis zum 13. Mai 2012 gültig.

Laut Antrag auf Ausstellung einer Erlaubnis vom 27. Januar 2006 erfolgte die Schulung zum Erwerb der Lizenz auf dem UL-Muster FK 9 Mark IV mit einer Gesamtflugzeit von 2:39 Stunden, davon 0:25 Stunden Alleinflugzeit.

Laut Bordbuch beschränkte sich die Mustererfahrung auf den Flug mit Fluglehrer von 1:40 Std. Das persönliche Flugbuch konnte nicht eingesehen werden.

Der Pilot war außerdem Inhaber eines Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer, Erstausstellung 20. Dezember 2005, und besaß die Berechtigung zum Führen von Reisemotorseglern.

Zur Flugerfahrung auf Segelflugzeugen und Reisemotorseglern lagen keine Angaben vor.

Fluggast

Der rechts sitzende 62-jährige Fluggast war Fluglehrer und seit 2. März 1998 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer, gültig bis 17. November 2015. Er besaß die Berechtigung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge, die Passagierflugberechtigung und die Berechtigung zur Ausbildung von Luftsportgeräteführern, letztere war bis 27. November 2013 gültig.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2, ausgestellt am 22. Juni 2010, war mit Auflagen bis zum 28. Juni 2011 gültig.

Die Flugerfahrung auf Ultraleichtflugzeugen betrug 1 933 Stunden, davon entfielen auf das betroffene Muster ca. 33 Stunden.

Er war außerdem Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug), mit den Berechtigungen zum Führen ein- und mehrmotoriger Flugzeuge und Reisemotorsegler, der Lehrberechtigung und der Nachtflugqualifikation und Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten (Hubschrauber), mit der Berechtigung zum Führen von Hubschraubern des Modells R22.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftsportgerät, Baujahr 2003, ist ein Tiefdecker in Metallbauweise mit nebeneinander angeordneten Sitzen. Es besitzt einen zweiholmigen Trapezflügel mit Fowlerklappen. Der Rumpf ist eine Konstruktion in Halbschalenbauweise. Das Fahrwerk ist ein einziehbares Dreibeinfahrwerk mit gesteuertem Bugrad.

Es war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einem Verein betrieben.

Im Bordbuch waren bis zum 25. Mai 2011 eine Flugzeit von 481 Stunden und 1 077 Starts und Landungen eingetragen.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 29. April 2010 durchgeführt und war bis April 2011 gültig.

Laut Massenübersicht vom 30. April 2008 betragen die Leermasse 336 kg und die maximale Abflugmasse 450 kg. Auf dem Instrumentenbrett befand sich ein Aufkleber mit dem Hinweis auf die maximale Zuladung in Höhe von 114 kg.

Laut Auskunft des Fliegerarztes wog der Pilot 70 kg und der Fluggast 84 kg.

Im rechten Tank befanden sich ca. 23 Liter (ca. 16,6 kg), im linken Tank ca. 17 Liter (ca. 12,2 kg) Kraftstoff.

Meteorologische Informationen

Laut Angaben des Deutschen Wetterdienstes (DWD) herrschte im Gebiet um Barßel störungsfreies Hochdruckwetter mit geringer Quellbewölkung und guter Thermik. Der Wind wehte aus süd- bis südwestlichen Richtungen mit acht bis zwölf Knoten und thermikbedingten Böen bis 15 Knoten.

Funkverkehr

Zum Flugplatz Barßel bestand kein Funkkontakt.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Barßel liegt in einer Höhe von zehn Fuß (drei Meter) AMSL und verfügt über eine Grasbahn in der Ausrichtung 120°/300° mit einer Länge von 600 m.

Flugdatenaufzeichnung

Der Luftsportgeräteführer führte an Bord des Ultraleichtflugzeuges ein GPS Medion GoPal P5430 für Straßennavigation mit. Die BFU konnte das Gerät nicht auslesen.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1 200 m östlich der Schwelle der Start- und Landebahn 30, auf einer Kahlstelle einer landwirtschaftlich genutzten Fläche. Die Oberfläche war eben, sandig und trocken.



Unfallort

Foto: ADAC-Luftrettung, Christoph 26

Das Ultraleichtflugzeug war in Richtung 360° mit der linken Tragfläche und dem Bug aufgeprallt. Es prallte nach einer Drehung von 90° um die Hoch- und Querachse nach rechts erneut mit der Flügelvorderkante der rechten Tragfläche und dem Heck ca. 3 m von der ersten Aufprallstelle entfernt auf dem Boden auf und kam zum Stillstand.



Wrack

Foto: BFU

Die Vorderkante der linken Tragfläche war, außer im Wurzelbereich, über die gesamte Länge gestaucht und um ca. 70° nach oben eingeknickt. Der äußere Flächenbereich und der Randbogen waren um ca. 50° nach oben verbogen.

Am rechten Tragflügel war die Vorderkante gestaucht.

Der Motor war nach rechts hinten in die Kabine gedrückt worden, die Verkleidung war zerstört. Die Kurbelwelle war freigängig, alle Zündkerzen zeigten eine rehbraune Färbung.

Am Propeller war ein Blatt abgerissen, das zweite Blatt nach hinten geknickt und das dritte Blatt war unbeschädigt.

Die Kabine war linksseitig nach innen gestaucht, der Rumpfkonus war kurz vor dem Leitwerkansatz deformiert.

Der Fahrwerkshebel stand auf „Eingefahren“, das Fahrwerk war eingefahren und unbeschädigt.

Das Rettungssystem war mit dem Sicherungsstift gesichert, das Raketensystem und der Rettungsschirm waren nicht aktiviert.

Höhen- Quer- und Seitensteuerung waren frei beweglich. Der Landeklappenhebel stand auf „Eingefahren“, die Landeklappen waren eingefahren. Die Trimmung war hecklastig eingestellt und das Trimmruder an der rechten Höhenflosse war voll hecklastig ausgeschlagen.

Brand

Es gab keinen Hinweis auf ein Feuer im Fluge oder nach dem Aufprall.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich

Braunschweig, 8. August 2012

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluffahrt und 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