

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	8. April 2013
Ort:	Flugplatz Neustadt-Glewe
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Comco Ikarus / C42
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Gebäudeschaden, in der Flugzeughalle abgestellte Ultraleichtflugzeuge
Aktenzeichen:	BFU 3X014-13

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag trafen sich Flugschüler und Fluglehrerin am Flugplatz Neustadt-Glewe. Geplant war ein Navigationsübungsflug mit einer Zwischenlandung auf dem Flug-

platz Müritz Airpark, den der Flugschüler allein durchführen sollte. Die Fluglehrerin überwachte die Flugvorbereitung und stellte einen schriftlichen Flugauftrag aus für die Strecke Neustadt-Glewe zum Flugplatz Müritz Airpark und für den Rückflug Müritz Airpark nach Neustadt-Glewe. Um 10:28 Uhr<sup>1</sup> erfolgte der Start des Ultraleichtflugzeuges (UL) unter Aufsicht der Fluglehrerin. Um 11:20 Uhr landete das UL auf dem Flugplatz Müritz Airpark. Der Wiederstart erfolgte um 11:43 Uhr. Nach Aussagen des Flugleiters am Müritz Airpark waren Landung und Start ohne Auffälligkeiten verlaufen.

Auf dem Rückflug meldete sich der Flugschüler nach Aussage des Flugleiters ca. fünf Minuten vor der Landung am Flugplatz Neustadt-Glewe über Funk. Nach Aussage der Fluglehrerin setzte das UL um 12:21 Uhr am Anfang der Piste 09 auf und sprang danach wenige Zentimeter wieder in die Luft. Anschließend sei das UL in eine Linkskurve mit geringer Schräglage und einem geringen Steigwinkel geraten. Nach einer Richtungsänderung von nahezu 180° Grad sei das UL über die linke Tragfläche aus ca. 20 m Höhe abgekippt und in eine Flugzeughalle gestürzt.

Der Flugschüler wurde tödlich verletzt und das Ultraleichtflugzeug zerstört.

## Angaben zu Personen

Der 62-jährige Pilot war seit 30.10.2011 in der Ausbildung zum Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL. Die theoretische Prüfung zum Luftfahrerschein für Ultraleichtflugzeugführer hatte er am 15.01.2012 bestanden. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 79 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er 293 Landungen absolviert. In den letzten 90 Tagen hatte er 8:33 Stunden geflogen und 19 Landungen durchgeführt. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 12.10.2013 gültig.

Der Flugschüler hatte einen Ausbildungsnachweis zum Erwerb des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräte mitgeführt. Dieser diente gleichzeitig als Flugbuch zum Nachweis der Ausbildungsflüge. Darin befanden sich Eintragungen in der Zeit vom 23.01.2012 bis 06.04.2013.

Im Ausbildungsnachweis waren nicht die benötigten Angaben und Unterschriften für die Erteilung von Flügen außerhalb der Sichtweite des Fluglehrers dokumentiert.

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster C 42 ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Schulterdecker verfügt über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordnete Sitze.

Hersteller:	Comco Ikarus GmbH
Muster:	C 42
Werknummer:	0202-6416
Baujahr:	2002
MTOW:	472,5 kg
Gesamtflugzeit:	1 598 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 UL
Werknummer:	4407691
Betriebszeit:	1 066 Stunden
Rettungssystem:	Magnum HSSP 450Speed

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 16.06.2012 statt. Die letzte Wägung erfolgte am 31.05.2011, die Leermasse betrug 288 kg. Die letzte 100-Stunden-Kontrolle wurde am 05.03.2013 durchgeführt, danach wurden ca. zehn Stunden mit dem UL geflogen. Die Wartung wurde vom Halter durchgeführt. Die Dokumentation der durchgeführten Wartungen war unvollständig.

## Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

## Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen der Luftaufsicht in Neustadt-Glewe und dem Ultraleichtflugzeug. Der Sprechfunkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

## Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Neustadt-Glewe verfügt über zwei Graspisten: 09/27 mit einer Länge von 1 200 m und 18/36 mit einer Länge von 900 m. Die Platzhöhe beträgt 115 ft AMSL. Der Flugplatz liegt südöstlich der Ortschaft Neustadt-Glewe.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Flugplatz Neustadt-Glewe 175 m nördlich der Piste 09 in einer Flugzeughalle.

Das UL steckte nahezu senkrecht in einem 3,50 m x 3,70 m großen Loch in der östlichen Flugzeughallendecke. Der Rumpf war ca. 30° in Rückenlage gekippt. Die Tragflächen lagen auf dem Hallendach auf, der Rumpf bis zum Leitwerksträger befand sich im Innenraum der Flugzeughalle.

Motor und Brandschott waren aus dem Rumpf gerissen. Bruchstücke des Propellers lagen sowohl in der Halle als auch außerhalb. Das linke Fahrwerksbein und beide Seitentüren lagen unterhalb des Wracks auf einer 2 m x 2 m großen Fläche verteilt. Die Tragflächen waren durch die Steuerstangen mit dem Rumpf verbunden und lagen auf dem Hallendach. Die linke Tragfläche war im Bereich der Landeklappen und dem Querruder durchtrennt. An der rechten Tragfläche waren mehrere Rippen und der Randbogen zerstört. An der Unterseite der rechten Tragfläche befanden sich Farbantragungen eines Trägers der Flugzeughalle. Die Flügelvorderkante wies keine Aufprallspuren auf. Der Klappenhebel befand sich in der dritten Raste. Die Rumpfschalendeckung war mehrfach aufgerissen. Das Seiten- und das Höhenleitwerk waren nahezu unbeschädigt.

Die Steuerung war bis zu den Bruchstellen funktionsfähig. Es wurden keine technischen Defekte festgestellt.

Durch das UL und Trümmerteile der Halle wurden zwei in der Flughalle abgestellte Ultraleichtflugzeuge schwer beschädigt.



Unfallstelle Blickrichtung Westen

Foto: BFU

Bei der Bergung des Piloten wurden von den Rettungskräften die Anschlaggurte durchgetrennt.

Das Rettungsgerät hatte ausgelöst. Der Raketenmotor war an einen Hallenträger geprallt und gestoppt worden. Der Fallschirm wurde nicht herausgezogen. Die Halterung des Raketenmotors war verdreht und zeigte seitlich zur Rumpfröhre. Im Bereich des Kennzeichens an der Rumpfröhre befanden sich Schmauchspuren.

## Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Schell, Dau, Lindner

Braunschweig, 28. April 2015

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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet       [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)