Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. Mai 2013
Ort:	Flugplatz Bad Saulgau
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Flight Design / CT2K
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Ultraleichtflugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X029-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag kam der Flugzeugführer zum Flugplatz Bad Saulgau, auf dem sein Ultraleichtflugzeug (UL) untergestellt war. Er hatte einen Überlandflug zum Flugplatz Bad Waldsee geplant.

Nach Aussage des Flugleiters erfolgte der Start.um 15:22 Uhr[1]. Zuvor hatte er dem Piloten eine Startinformation gegeben und ihn auf einen Seitenwind von sieben Knoten aus 45 Grad von rechts kommend hingewiesen.

Der Start erfolgte auf der Piste 30.

Mehrere Zeugen sahen, wie das UL beim Start und bereits während des Rollens nach links zum Bahnrand driftete. Kurz vor dem seitlichen Verlassen der Bahn sei das UL nach ca. 150 m Rollstrecke steil hochgestiegen. Die Geschwindigkeit im Steigflug wurde als gering bezeichnet. Anschließend folgte in ca. 20 m Höhe über Grund eine Kurve nach links, aus der das UL über die linke Tragfläche abkippte.

Das UL prallte neben der Flugzeughalle auf den Rasen. Der Pilot wurde schwer verletzt und verstarb sechs Tage nach dem Unfall im Krankenhaus.

Angaben zu Personen

Der 62-jährige Luftfahrzeugführer war seit 2011 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit der Berechtigung für Passagierflüge. Die Lizenz war bis 06.07.2016 gültig. Weiter war er im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A)) nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, erstmalig ausgestellt am 03.01.2001. Als Berechtigungen waren SEP (einmotorige Landflugzeuge) und TMG (Reisemotorsegler) eingetragen. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis April 2014 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 237 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er 42 Stunden mit 156 Landungen absolviert.

[1] Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Ultraleichtflugzeug Flight Design CT2K ist ein dreiachsgesteuerter abgestrebter Hochdecker in Composite-Bauweise.

Hersteller :	Flight Design GmbH
Muster :	CT2K
Werknummer :	98-04-05-32
Baujahr :	1998
MTOM :	450 kg
Betriebsstunden:	1 103 Stunden
Triebwerk :	Rotax 912 ULS
Rettungsgerät:	BRS

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 05.10.2012 statt, danach wurde das UL 3:06 Stunden geflogen.

Das Leergewicht betrug 304,8 kg laut Gewichts- und Ausrüstungsverzeichnis vom 18.03.2011.

Meteorologische Informationen

Nach Aussagen des Flugleiters herrschten Sichtflugwetterbedingungen. Der Wind wehte aus 090° mit neun Knoten.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen der Flugleitung und dem Piloten. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Bad Saulgau (EDTU) verfügt über eine 450 m lange und 15 m breite Asphaltbahn mit der Ausrichtung 12/30. Der Flugplatz liegt in einer Höhe von 1 907 ft AMSL. Zur Unfallzeit war die Piste 30 in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Das Ultraleichtflugzeug war mit einem Flydat für die Triebwerksüberwachung sowie mit tragbaren GPS-Geräten ausgestattet. Die Daten standen der BFU zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf dem Flugplatz Bad Saulgau. Das Wrack lag 411 m nordwestlich der Schwelle 30 und ca. 90 m links der Asphaltpiste auf einer Grasfläche.

Unfallstelle Foto: BFU

Das UL war nahezu senkrecht auf den Boden geprallt. Spuren der ersten Bodenberührung befanden sich 13 m nördlich des Wracks. In diesem Bereich lagen die abgetrennte linke Tragfläche, Bruchstücke des Propellers, Teile der Motorverkleidung und der Cockpitverglasung sowie die linke Tür. Auf dem Boden verlief eine ca. 12 m lange geradlinige Rutschstrecke, auf der weitere kleinere Teile des vorderen Rumpfteiles sowie Teile der Zuladung lagen.

Der Rumpf war im vorderen Bereich auf Höhe des Instrumentenbrettes abgebrochen. Das Bugrad lag unter dem Triebwerk. Beide Blätter des Propellers waren gebrochen. Die rechte Tragfläche war abgebrochen und hing an den Verbindungsleinen des Rettungsgerätes am Rumpf.

Beide Tragflächen waren im Nasenbereich beschädigt und hatten durchgehend verlaufende Risse über die Profiltiefe. Die hintere Sektion des Rumpfes war unbeschädigt.

Aus dem Wrack wurden ca. 30 Liter Restkraftstoff geborgen.

Das Rettungsgerät war nicht ausgelöst.

Brand

Im Motorraum war ein Brand entstanden, der mit Pulverlöschern gelöscht wurde.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Mehring

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 - FlUUG) 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