

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Oktober 2013
Ort:	Münster Osnabrück International Airport
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Comco Ikarus / C42 B
Personenschaden:	Flugschüler schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X134-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag sahen Zeugen den Flugschüler, als er das Ultraleichtflugzeug (UL) aus der Flugzeughalle holte und anschließend eine Vorflugkontrolle durchführte. Nach Aussage des Fluglehrers war ein Navigationsflug geplant. Aufgrund der Wetterbedingungen entschieden sie sich, statt dessen einige Platzrunden zu fliegen. Um 14:30 Uhr¹ waren die Flugvorbereitungen abgeschlossen. In der Zeit von 14:44 Uhr bis 15:00 Uhr wurden vier Platzrundenflüge mit Fluglehrer geflogen. Anschließend erhielt der Flugschüler einen Flugauftrag für Platzrundenflüge im Alleinflug mit Aufsetzen und Durchstarten.

Nach Angaben des Fluglehrers erfolgte der Start zum Alleinflug ohne Auffälligkeiten. Den weiteren Verlauf der Platzrunde sowie den Landeanflug habe er vom Vorfeld aus beobachtet. Die Landung erfolgte auf der Graspiste 25, das anschließende Beschleunigen zum Start mit Abheben und Einleiten des Anfangsteigfluges waren seiner Auffassung nach ohne Beanstandungen. Danach sei das UL in eine steile Fluglage geraten und aus ca. 30 m – 50 m Höhe über die linke Tragfläche abgekippt und auf den Boden aufgeprallt.

Zeugen sahen das UL, wie es im ersten Viertel der Graspiste aufsetzte und wieder abhob. Der Motor habe dabei mit voller Leistung gelaufen. In ca. 10 m Höhe sei das UL in einen abnormalen Steigflug übergegangen. In ca. 20 m Höhe hätten sie eine reduzierte Triebwerksleistung gehört. Anschließend sei das UL nach links abgekippt, dabei soll die Triebwerksleistung wieder erhöht worden sein.

Angaben zu Personen

Der 51-jährige Flugschüler war seit 07.03.2013 in der Ausbildung zum Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL. Die Theorieprüfung legte er am 13.04.2013 ab. Seine Gesamtflugerfahrung betrug 23:08 Stunden mit 183 Starts, auf dem betroffenen Muster 21:46 Stunden. In den letzten 90 Tagen hatte er 93 Landungen absolviert. Das Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 19.11.2014 gültig.

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

Der 53-jährige Fluglehrer war seit 24.07.2002 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL, ausgestellt vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC), mit der Berechtigung für Passagierflug und Ausbildung von Luftsportgeräteführer, gültig bis 20:06.2015. Weiter besaß er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nach den Regelungen JAR-FCL 3 deutsch.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Ikarus C42 B 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:	Ikarus C42 B
Werknummer:	1005-7109
Baujahr:	2000
MTOM:	472,5 kg
Gesamtflugzeit:	1 157 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 ULS
Werknummer:	6.776.156
Propeller:	Kiev 283
Werknummer:	2831012
Rettungsgerät:	Junkers LSSP
Werknummer:	1284

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und befand sich in Vereinsbesitz.

Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 28.04.2013 als umfassende Jahresnachprüfung durchgeführt, danach wurden mit dem UL 216 Stunden geflogen. Eine 50-Stunden-Kontrolle wurde am 29.08.2013 durchgeführt. Im Wägebericht vom 26.04.2011 war die Leermasse mit 291,8 kg angegeben.

Nach Angaben des Fluglehrers wog der Flugschüler 75 kg.

Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

Nach dem Flugunfall wurde um 15:16 Uhr eine SPECI-Wettermeldung am Flughafen Münster Osnabrück International Airport herausgegeben.

SPECI 1316 EDDG VRB03KT 9999 FEW023 SCT046 14/08 Q1019 A3009 1013
2991 NOSIG

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen dem UL und der Flugsicherung. Der Sprechfunkverkehr wurde aufgezeichnet und stand der BFU zur Verfügung.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Münster Osnabrück International Airport (EDDG) liegt auf einer Höhe von 160 ft AMSL. Der Flugplatz verfügt über eine 2 170 m lange x 40 m breite Start- und Landebahn aus Asphalt mit der Richtung 070°/250°. Parallel dazu verläuft nördlich der Hauptbahn eine 888 m lange und 30 m breite Graspiste, die als Segelflugbetriebsfläche genutzt wird. Außerhalb des Segelflugbetriebs wird die Graspiste für motorgetriebene Luftfahrzeuge genutzt. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 25 in Betrieb.

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU standen GPS-Geräte und ein Transponder zum Auslesen der Flugdaten zur Verfügung.

Auf dem Gelände des Verkehrsflughafens waren Videokameras installiert. Der Flugunfall wurde aus zwei Positionen aufgezeichnet. Die Überwachungsaufzeichnungen standen der BFU zur Auswertung zur Verfügung.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich am nördlichen Rand des Verkehrsflughafens Münster Osnabrück International Airport.



Unfallstelle auf dem Flughafengelände

Foto: BFL

Das Wrack war ca. 450 m hinter der Schwelle der Graspiste 25 und ca. 100 m nördlich auf den Boden geprallt. Das UL stand mit dem Bug nahezu senkrecht auf der Grasfläche. Das Rumpfvorderteil bis zum Cockpit war verformt und das Triebwerk herausgerissen. Die Rumpfröhre im Frontbereich war gestaucht und die A-Säule gebrochen. Das Bugrad war abgerissen und das Hauptfahrwerk verformt. Die Tragflügelnasen waren gestaucht. Beide Tragflächen waren verformt und die Bespannung beschädigt. Beide Querruder waren nach oben ausgeschlagen.

Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Aufgrund der schweren Beschädigungen im Bereich der Anbringung des Rettungssystems wurde durch die Polizei ein Kriminaltechnische Einsatzgruppe (USBV-Entschärfer) und ein Sondereinsatzkommando (SEK) angefordert. Die Entschärfung erfolgte um 21:09 Uhr.

Brand

Es entstand kein Brand.

Zusätzliche Informationen

Bergung eines UL-Wracks nach einem Unfall

Die Gefahr ist groß, dass beim Retten der Insassen aus einem UL-Wrack unbeabsichtigt am Griff oder am Auslösekabel des Rettungssystems gezogen wird, was zu einem Auslösen der Rakete und dem Abschuss des Fallschirms aus dem Wrack führt. Mitglieder der Rettungsmannschaften können dabei von wegfliegenden Objekten getroffen werden oder die Abbrandgase der Rakete können das Wrack in Brand setzen.

Die vorgeschlagene Lösung der Rettungsgerätesystemhersteller, den Auslösegriff mit einem Sicherungsbolzen zu blockieren, ist ungenügend. Das Auslösekabel kann im Wrack unter Spannung stehen, wodurch der Schlagbolzen der Anzündeinheit vorgespannt wird. Bei einem plötzlichen Wegfall der Kabelspannung könnte so die Rakete ausgelöst werden. Die mechanische Instabilität des Wracks kann dazu führen, dass beim Bewegen und Arbeiten am Wrack das Auslösekabel des Raketenmotors gespannt wird, was unter Umständen zu einem Auslösen der Rakete führt.

Bei der Entsorgung eines Wracks mit aktivem Rettungssystem ist deshalb ein vorsorglicher Eingriff einer Entschärfungsmannschaft unabdingbar.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Brandes

Braunschweig, 21. August 2015

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 Zivilluftfahrt 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