

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	18. Juli 2013
Ort:	Flugplatz Trier-Föhren
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Amateurbau / Murphy Renegade Spirit
Personenschaden:	Pilot leicht verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug schwer beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX009-13

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag führte der Pilot, gleichzeitig Halter des als Experimental zugelassenen Murphy Renegade Spirit, Wartungsarbeiten an seinem Luftfahrzeug auf dem Flugplatz Trier-Föhren durch. Nach seinen Angaben beabsichtigte er nach Veränderungen an den Luftleitblechen, einen Testflug durchzuführen.

Um 12:20 Uhr¹ erfolgte der Start auf der Piste 05. Nach Angaben des Piloten kam es im Anfangssteigflug in einer Höhe von 80-100 m zu einem Leistungsabfall des Triebwerkes. Die Drehzahl sei von 6 100 rpm auf 3 800 rpm abgefallen. Daraufhin habe er sich zu einer verkürzten und engen Platzrunde entschlossen. Während der eingeleiteten Rechtskurve habe er einen Baukran wahrgenommen, dessen Ausleger er überfliegen wollte. Dabei sei es zu einem überzogenen Flugzustand gekommen. Das anschließende Abkippen konnte vor dem Aufprall auf den Boden nicht mehr abgefangen werden.

Der Flugleiter sagte aus, dass der Pilot im Funk über Triebwerksprobleme berichtet und eine Rückkehr zum Flugplatz beabsichtigt habe. Aus einer Rechtskurve heraus sah er das Luftfahrzeug nach vorn abkippen und in einem Kornfeld aufprallen.

Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt und der Pilot leicht verletzt.

Angaben zu Personen

Der 73-jährige Luftfahrzeugführer war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)) nach den Regelungen JAR-FCL deutsch, erstmalig ausgestellt am 22.06.2010. Die Lizenz war bis 22.06.2015 und die Klassenberechtigung bis 30.12.2013 gültig. Als Berechtigungen waren SEP/IR (einmotorige Landflugzeuge/Instrumentenflugberechtigung) eingetragen. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis November 2013 gültig.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 3 200 Stunden. Auf dem betroffenen Muster hatte er 36 Stunden mit ca. 50 Landungen absolviert.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster Murphy Renegade Spirit ist ein doppelsitziges Luftfahrzeug in Gemischtbauweise mit Spornrad. Der Doppeldecker verfügt über eine offene Kabine und hintereinander angeordnete Sitze.

Hersteller: Amateurbau
Muster: Murphy Renegade Spirit
Werknummer: 628
Baujahr: 2003
Betriebszeit: 38 Stunden
MTOM: 495 kg
Triebwerk: Hirth - Göbler FS 30 ES

Das Luftfahrzeug wurde im Zeitraum von 1999 bis 2003 von dem Piloten gebaut. Die Zulassung erfolgte nach JAR 22, Subpart C als Experimental-Flugzeug. Das Airworthiness Review Certificate (Lufttüchtigkeitszeugnis) wurde durch die Le Direction de L'Aviation Civile, Luxemburg am 19.06.2012 ausgestellt und war bis 19.06.2015 gültig. Die Leermasse laut Wägebericht vom 04.07.2012 betrug 286,4 kg.

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK). Der Wind kam aus 050° mit 12 kt. Der Luftdruck betrug 1 018 hPa und die Temperatur betrug 28 °Celsius.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkverbindung zwischen dem Piloten und der Flugleitung beim Abflug vom Flugplatz Trier-Föhren. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrslandeplatz Trier-Föhren (EDRT) verfügt über eine 1 200 m lange und 30 m breite Betonbahn mit der Ausrichtung 04/22. Der Flugplatz liegt 666 ft AMSL hoch. Zur Unfallzeit war die Piste 04 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 240 m nordöstlich der Schwelle der Piste 22 des Flugplatzes Trier-Föhren auf einem Weizenfeld.



Unfallstelle

Foto: BFU

Die erste Bodenberührung erfolgte mit dem Propeller und der linken Tragfläche.

Beide Propellerblätter waren von der Nabe getrennt. Die Motorverkleidung und der Motorträger waren deformiert. Das Brandschott war zum Cockpit hin gestaucht. Der Rumpf war bis zum hinteren Sitz gestaucht. Das Fahrwerk war abgerissen. Die rechte untere Tragfläche war ca. 50 cm hinter dem Rumpfflügelübergang gebrochen. Die linke Tragfläche war im Nasenbereich deformiert und die Spanndrähte beider Tragflächen waren gerissen.

Bei der Untersuchung des Triebwerkes wurde die Zündkerze des vorderen Zylinders am Zündkabel hängend vorgefunden. Die ersten beiden Gewindegänge hatten Aluminiumabtragungen. Die Bügelelektrode war auf die Mittelelektrode gedrückt.



Zündkerze des vorderen Zylinder

Foto: BFU

Das Zündkerzengewinde im vorderen Zylinder war beschädigt. Im Bereich der Zündkerzenöffnung waren Rußabtragungen.

Die Zündkerzenbilder der anderen Zündkerzen waren rehbraun.

Das Rettungssystem war nicht ausgelöst.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Koss

Braunschweig, 8.Oktober 2013

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