

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	23. Dezember 2014
Ort:	Zepfenhan
Luftfahrzeug:	Motorsegler
Hersteller / Muster:	Sportavia-Pützer GmbH / Fournier RF 4 D
Personenschaden:	eine Person tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 3X123-14

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Pilot hatte einen privaten Reiseflug nach Sichtflugregeln (VFR) von Rottweil-Zepfenhan (EDSZ) nach Mengen-Hohentengen (EDTM) geplant, um dort an dem Motorsegler eine technische Kontrolle durchführen zu lassen. Der Start erfolgte um 11:06 Uhr¹ auf der Piste 08 des Sonderlandeplatzes.

Von Zeugen wurde gesehen, wie der Motorsegler nach dem Abheben im flachen Steigflug an Höhe gewann. Nach dem Abdrehen in den Querabflug wurden stärkere Bewegungen des Luftfahrzeuges um alle drei Achsen beobachtet. Es folgte eine starke Neigung des Luftfahrzeuges um die Längsachse nach links und anschließend stürzte es auf ein leicht ansteigendes Wiesengelände neben einer Landstraße.

Der Pilot wurde von Rettungskräften aus dem Motorsegler geborgen. Anschließende Wiederbelebungsversuche waren erfolglos. Das Luftfahrzeug wurde beim Aufprall zerstört.



Unfallstelle

Foto: BFU

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

Angaben zu Personen

Der 43-jährige Pilot war seit Juni 2001 im Besitz eines Luftfahrerscheines für Privatpiloten. Die Lizenz wurde nach den Regelungen JAR-FCL deutsch ausgestellt und war unbefristet gültig. Er besaß die Berechtigung zum Führen von Reisemotorseglern, Segelflugzeugen und Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb. Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 18. September 2016 gültig.

Die Gesamtflugerfahrung betrug ca. 437 Stunden nach Erwerb des Luftfahrerscheines. Die Flugerfahrung auf dem betroffenen Muster betrug 25 Stunden bei 17 Starts und Landungen. In den letzten 90 Tagen wurden zwei Starts und Landungen auf dem Motorsegler durchgeführt.

Angaben zum Luftfahrzeug

Bei dem einsitzigen Motorsegler handelte es sich um einen freitragenden Tiefdecker in Holzbauweise.

Das Luftfahrzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen und wurde von einer privaten Haltergemeinschaft betrieben.

Hersteller:	Sportavia-Pützer GmbH
Muster:	Fournier RF 4 D
Werknummer:	4091
Baujahr:	1968
Leermasse:	291,4 kg
Maximale Abflugmasse:	390 kg
Triebwerk:	Recctimo 4AR1200

Die Gesamtbetriebszeit betrug zum Unfallzeitpunkt 1 451 Stunden. Die letzte Jahresnachprüfung fand am 12. Juni 2013 statt. Seitdem wurden 56 Stunden geflogen. Als Termin der nächsten Jahresnachprüfung war der 26. Juni 2014 eingetragen.

Ein gültiges Airworthiness Review Certificate (ARC) lag nicht vor.

Für den Unfallflug wurde folgende Beladung ermittelt:

Pilot:	83 kg
Gepäck:	10 kg
Kraftstoff:	12,5 kg
Abfluggewicht:	396,5 kg

Meteorologische Informationen

Zur Unfallzeit herrschten laut Zeugenaussagen Sichtflugwetterbedingungen (VMC). Nach den Angaben der Flugleitung kam der Wind aus 180° mit fünf Knoten, die Sicht betrug mehr als 10 000 m. Die Bewölkung war aufgelockert (SCT) und die Untergrenze lag in 4 000 Fuß. Die Temperatur betrug 6 °Celsius und der Luftdruck (QNH) betrug 1 026 hPa.

Funkverkehr

Zwischen der Flugleitung und dem Flugzeug wurde auf der Frequenz 129,50 MHz (Rottweil INFO) Sprechfunkverkehr durchgeführt. Der Funkverkehr wurde nicht aufgezeichnet.

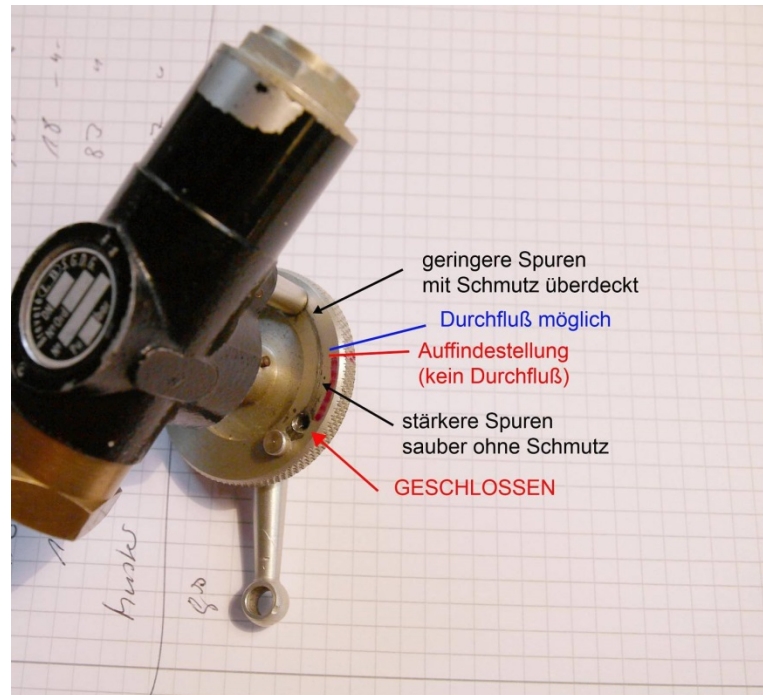
Angaben zum Flugplatz

Der Sonderlandeplatz Rottweil-Zepfenhan (EDSZ) verfügt über eine 803 m lange und 15 m breite Asphaltbahn in Richtung 080°/260° und liegt in einer Höhe von 2 444 ft AMSL. Zur Unfallzeit war die Startbahn 08 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Aufschlagspuren dokumentieren, dass der Rumpf mit einer Neigung nach links aufgeprallt war und sich weiter gegen den Uhrzeigersinn bewegt hatte. Die Längsneigung beim Aufprall betrug ca. 45°. Das Wrack lag mit abgerissenem Brandspant, Triebwerk, Tank und geöffneter Haube auf dem Wiesengelände. Das ausgefahrene Fahrwerk lag abgetrennt teilweise unter dem Rumpf. Der Kulissenhebel der Fahrwerksverriegelung zeigte, dass es beim Aufschlag ausgefahren und verriegelt war. Der Motor befand sich auf der linken Seite des Wracks, ein Propellerblatt steckte im Boden, das andere lag abgebrochen unter dem Motorblock. Der Spinner war in ei-

nem Winkel von 45° eingedrückt. Weder Spinner noch Propellerblätter zeigten Rotationsmarken. Der Tank war teilweise gefüllt. Es war starker Benzingeruch wahrnehmbar.



Brandhahn

Foto: BFU

Der Brandhahn war ca. zur Hälfte gezogen bzw. geschlossen. Am Brandhahn und in den Kraftstoffleitungen am Vergaser wurde kein Kraftstoff mehr festgestellt. Die Abdeckung der Schwimmerkammer am Vergaser war zerstört und der Vergaser lag direkt auf dem Boden. Das Verbrennungsbild der Zündkerzen zeigte keine Besonderheiten. Die Tragfläche lag in einem 30°-Winkel gegen den Uhrzeigersinn zum Rumpf verdreht. Der durchgehende Holm war mittig gebrochen. Die rechte Tragfläche stand auf dem Stützrad und wies geringe Erdanhaftungen auf. Das Höhenleitwerk war links stark beschädigt. Technische Mängel am Luftfahrzeug wurden nicht festgestellt.

Brand

Es gab keine Anzeichen auf ein Feuer im Flug oder nach dem Aufprall.

Untersuchungsführer: Stahlkopf

Untersuchung vor Ort: Felsch, Hipp

Braunschweig, 27. Februar 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 Zivillufffahrt 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