

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. Mai 2014
Ort:	nahe Erkelenz
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	DynAero / MCR-ULC
Personenschaden:	Pilot schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU CX005-14

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag startete der Pilot des Ultraleichtflugzeuges (UL) um 16:55 Uhr¹ vom Ultraleichtfluggelände Erkelenz-Kückhoven zu einem lokalen Rundflug.

Mehrere Zeugen wurden gegen 17:50 Uhr auf ein tief fliegendes Ultraleichtflugzeug aufmerksam, das in nördliche Richtung flog. Dabei wurde ein stotterndes Motorengeräusch wahrgenommen. Das Triebwerk habe kurz ausgesetzt, sei dann wieder angesprungen und das UL habe etwas an Höhe gewonnen.

Der Aufprall auf einem Acker wurde nicht beobachtet. Das UL war in Rückenlage zum Stillstand gekommen.

Der Pilot wurde schwer verletzt und das Luftfahrzeug zerstört.

Angaben zu Personen

Der 61-jährige Luftfahrzeugführer mit deutscher Staatsbürgerschaft war im Besitz einer Lizenz für Privatpiloten (PPL(A)), ausgestellt am 08.06.1979, die am 14.10.2013 in eine Pilotenlizenz gemäß Teil-FCL der Europäischen Union umgeschrieben wurde. In der Lizenz waren die Klassenberechtigungen SEP (single engine piston), gültig bis 25.10.2014 und Nachtflug eingetragen. Weiterhin besaß er einen Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer für dreiachsgesteuerte UL, ausgestellt vom Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC), mit der Berechtigung für Passagierflug, ausgestellt am 04.02.2011, gültig bis 04.02.2016. Zudem war er im Besitz einer französischen Lizenz (Brevet et Licence de Pilote DÜLM), ausgestellt am 06.03.2007, gültig bis 22.06.2019. Sein Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 15.07.2014 gültig mit der Auflage, eine korrigierende Brille zu tragen.

Seine Gesamtflugerfahrung betrug 702 Stunden, davon 48 Stunden auf dem betroffenen Muster. In den letzten 90 Tagen hatte er 17 Stunden auf Ultraleichtflugzeugen und in den letzten 30 Tagen 9:45 Stunden auf dem betroffenen Flugzeug geflogen.

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

Angaben zum Luftfahrzeug

Die MCR-ULC ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Tiefdecker verfügt über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordnete Sitze.

Hersteller:	DynAero
Muster:	MCR-ULC
Werknummer:	168
Baujahr:	2001
MTOM:	472,5 kg
Gesamtflugzeit:	937 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 UL
Werknummer:	4427089
Propeller:	MTV 7-A
Werknummer:	156-122

Das Ultraleichtflugzeug war in Frankreich zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresinspektion wurde am 19.09.2013 durchgeführt. Laut Zulassungsurkunde betrug die Leermasse 304 kg. Nach Angaben der Polizei wog der Pilot ca. 80 kg. Der genaue Kraftstoffvorrat an Bord war nicht feststellbar.

Der BFU standen keine Wartungsaufzeichnungen des Luftfahrzeuges zur Verfügung.

Meteorologische Informationen

Laut Zeugenaussagen herrschten am UL-Fluggelände Erkelenz-Kückhoven Sichtflugbedingungen. Die Temperatur betrug 16 °C und der Luftdruck (QNH) lag bei 1 018 hPa.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich auf einem Kartoffelacker 2,4 km nördlich des UL-Fluggeländes Erkelenz-Kückhoven.

Das Wrack lag in Rückenlage. Teile des rechten Positionslichtes und des rechten Flügelrandbogens befanden sich 14 Meter südlich entgegen der Anflugrichtung. Drei Meter südlich des Wracks lagen Propellerblätter und Teile der Triebwerksverklei-

dung. Der Rumpf war deformiert und an mehreren Stellen gebrochen. Das Rumpfvorderteil war bis zu den Tragflächenansätzen zerstört. Die rechte Tragfläche war vom Rumpf getrennt und lag seitlich des Rumpfes. Die linke Tragfläche war mit dem Rumpf verbunden und der linke Randbogen war gebrochen. Das Höhenleitwerk war vom Seitenleitwerk abgerissen und mit der Höhenruder-Antriebsstange mit dem Rumpf verbunden.



Unfallstelle

Foto: BFU

Die Steuerantriebe konnten bis zum zerstörten Cockpitbereich nachvollzogen werden.

Es befand sich Kraftstoff in den Kraftstoffleitungen und in der Kraftstoffpumpe. Der Kraftstoff war aus dem gebrochenen Tank ausgelaufen und in das Erdreich eingedrungen. Die Zündkerzen hatten eine graue bis rehbraune Färbung. Technische Mängel wurden am Wrack nicht festgestellt.

Das Rettungsgerät war nicht ausgelöst.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Giese

Braunschweig, 9.September.2014

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