

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. August 2015
Ort:	Oedheim
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Scheibe Flugzeugbau GmbH / Uli
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-1029-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Vortag des Flugunfalls trafen sich der Pilot und einer der Mitbesitzer des Ultraleichtflugzeuges (UL) am Flugplatz Degmarn. Gemeinsam rüsteten sie das UL auf und anschließend unternahm der Miteigentümer einen Rundflug, den er vorzeitig beendete, weil das UL nach seinen Angaben empfindlich auf die Thermik reagiert hatte. Der später verunfallte Pilot unternahm am Nachmittag ebenfalls einen Flug mit dem UL von 51 Minuten Dauer.

Am Unfalltag startete der Pilot um 10:10 Uhr¹ vom Flugplatz Degmarn zu einem Rundflug. Nach Aussagen des Flugleiters verlief der Start auf der Graspiste 07 unauffällig.

Zeugen sahen das UL später im Bereich des Gegenanfluges. Eine Zeugin sagte aus, dass das UL deutlich tiefer flog als die Flugzeuge, die sie sonst in der Platzrunde beobachtete. Weitere Zeugen gaben an, dass sie aufgrund eines tief fliegenden Flugzeuges auf das Geschehen aufmerksam wurden. Gegen 10:55 Uhr wurde beobachtet, wie das UL zunächst nach vorn absackte und wieder abgefangen wurde und anschließend wieder nach vorn abkippte. Danach sei das UL hinter Bäumen verschwunden.

Um 10:57 Uhr wurde die Polizei über den Notruf über den Absturz informiert.

Angaben zu Personen

Der 61-jährige Luftfahrzeugführer war seit dem 09.10.2014 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit der Berechtigung für Passagierflüge. Die Lizenz war bis 09.10.2019 gültig. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis LAPL war bis 18.06.2016 mit den Auflagen VML, TML und RXO (eingeschränkte Tauglichkeit aufgrund augenärztlicher Auflagen) gültig. Weiterhin war er im Besitz einer Lizenz für Hängegleiter Beiblatt "B", ausgestellt am 14.11.1991 vom Deutschen Hängegleiter Verband.

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

Seine Gesamtflugzeit auf dreiachsgesteuerten ULs betrug 288 Stunden. In den letzten 30 Tagen hatte er zwölf Stunden und 22 Starts absolviert. Seine Erfahrung auf dem betroffenen Ultraleichtflugzeug betrug ca. zwei Stunden mit drei Landungen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Der Uli ist ein dreiachsgesteuerter UL-Einsitzer mit einem Druckpropeller. Der Rumpf ist in Stahlrohrfachwerkbauweise hergestellt und die Tragflächen sind mit Stoff bespannt und mit Drahtseilen am Rumpf abgespannt.

Hersteller:	Scheibe Flugzeugbau GmbH
Muster:	Uli
Werknummer:	5206
Baujahr:	1993
MTOM:	220 kg
Triebwerk:	Hirth F263
Werknummer:	863161
Gesamtflugzeit:	514 Stunden

Das UL befand sich seit dem 10.11.2013 im Besitz einer Haltergemeinschaft der der Pilot angehörte. Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Die letzte Jahresnachprüfung fand am 01.08.2014 statt. Danach wurde das UL fünf Stunden geflogen. Das Leergewicht betrug 124,5 kg laut Gewichts- und Ausrüstungsverzeichnis vom 01.08.2014. Laut Aussage des Mitbesitzers sei das UL am Vortag betankt worden und am Unfalltag mit halb vollen Tanks geflogen. Laut Angaben der Polizei wog der Pilot 85 kg.

Das Rettungsgerät war seit März 2015 ohne gültige Nachprüfung in Betrieb. Ein Kompass, wie in der Mindestausrüstung laut Kennblatt gefordert, war nicht eingebaut.

Laut Angaben der Mitbesitzer reagierte das mit einem Pendelhöhenruder ausgestattete UL empfindlich auf Wind- und Thermikeinflüsse. Das UL würde bei einem Strömungsabriss steil nach vorne abkippen.

Meteorologische Informationen

Nach Zeugenaussagen herrschten Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK).

Wettermeldungen der Flughäfen Mannheim (EDFM) und Stuttgart (EDDS):

EDFM 050850Z VRB04KT CAVOK 22/14 Q1019

EDFM 050820Z VRB03KT CAVOK 21/14 Q1019

EDDS 050850Z 06004KT 9999 SCT018 21/17 Q1020 NOSIG

EDDS 050820Z 07003KT 360V170 9999 SCT013 21/17 Q1020 NOSIG=

Funkverkehr

Das UL war mit einem Handsprechfunkgerät ausgestattet. Die Anschlüsse zwischen dem Helm des Piloten und dem Handsprechfunkgerät waren nicht kompatibel, so dass keine Sprechfunkverbindung zwischen Flugleiter und UL bestand.

Angaben zum Flugplatz

Das Segelfluggelände Degmarn liegt ca. fünf nautische Meilen (NM) nordnordöstlich von Heilbronn auf einer Höhe von 510 ft AMSL. Die Start- und Landebahn hat die Ausrichtung 070°/260° und verfügt über eine 405 m Graspiste. Zur Unfallzeit war die Piste 07 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich ca. 1 100 m südsüdwestlich des Flugplatzes Degmarn auf einem abgeernteten Feld.

Die erste Bodenberührung erfolgte nahezu senkrecht mit dem Rumpfbug. Ein Meter westlich davon lag das Wrack auf dem Bug stehend. Der vordere Teil des ULs war bis zu den Tragflächenansätzen zerstört. Die Tragflächen waren im Bereich der Flügel Nase eingedrückt und die Tragfläche großflächig gestaucht. Das Rumpferüst war hinter dem Fahrwerk abgeknickt und lag auf dem Seitenleitwerk. Ein Propellerblatt war im ersten Drittel abgerissen und lag neben dem Wrack. Das zweite Blatt hatte Erdabtragungen an der Blattspitze. Im Cockpitbereich befanden sich im deformierten Instrumentenbrett Höhenmesser, Drehzahlmesser, Variometer. Der Höhenmesser war auf 1 019 hPa eingestellt. Der Fahrtmesser war herausgerissen und lag unter dem Wrack. Das tragbare Handfunkgerät war aus der Halterung gerissen und lag un-

ter dem Piloten. Der Hauptschalter stand in der Stellung „AUS“. Der Tank des ULs war geborsten. Der Fallschirm des Rettungssystems lag unterhalb des abgeknickten Rumpferüsts. Die Fangleinen waren in den Packgummis eingeschlaufft und die Kappe des Fallschirms lag in S-Schlägen neben der Packhülle.

Die ausgebauten Zündkerzen hatten ein rehbraunes Verbrennungsbild, eine Zündkerze war am Keramikisolator gebrochen.



Unfallstelle

Foto: Polizei

Medizinische und pathologische Angaben

Nach Angaben der Polizei ergab die Obduktion des Piloten keine Hinweise auf eine gesundheitliche Einschränkung.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Rulffs

Braunschweig, 3. November 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 (Flugunfalluntersuchungs-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