

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. September 2015
Ort:	Ohrsleben
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	Roland Aircraft / Zodiac CH601D
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden, Freileitung
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 15-1274-3X

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Nach Zeugenaussagen unternahm der Pilot mit seinem Ultraleichtflugzeug (UL) am Vormittag des Unfalltages einen etwa einstündigen Rundflug am Ultraleichtfluggelände Hasselfelde-Westernstadt. Von dort aus flog er weiter zum Ultraleichtfluggelände Uehrde bei Wolfenbüttel. Der Wiederstart mit dem Zielort Magdeburg erfolgte gegen 16:30 Uhr<sup>1</sup>.

Zeugen sahen gegen 16:50 Uhr das UL im Bereich der Ortschaft Ohrleben tief fliegend von West nach Ost.

Das Wrack wurde brennend auf einem Acker nahe einer Freileitung gefunden.

Der Pilot erlitt tödliche Verletzungen und das Luftfahrzeug wurde zerstört.

### Angaben zu Personen

Der 76-jährige Pilot Luftfahrzeugführer war seit dem 21.12.1994 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Die Lizenz war bis 09.09.2016 gültig. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 27.06.2015 mit der Auflage VML (eingeschränkte Tauglichkeit aufgrund augenärztlicher Auflagen) gültig.

Seine Gesamtflugzeit auf dreiachsgesteuerten ULs betrug ca. 1 500 Stunden.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Der Zodiac CH 601D ist ein zweisitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug in Metallbauweise. Das UL ist als Tiefdecker ausgelegt.

Hersteller:	Roland Aircraft
Muster:	Zodiac CH601D
Werknummer:	6-3451
Baujahr:	1997
MTOM:	472,5 kg

---

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit.

Triebwerk: Rotax 912 UL  
Gesamtbetriebszeit: 1 974 Stunden

Das UL war mit dem Rettungssystem BRS5-UL 4SP ausgerüstet.

Das UL befand sich in Privatbesitz und war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 6. August 2015 durchgeführt.

## Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten nach Angaben der Luftaufsicht in Magdeburg Sichtflugwetterbedingungen (CAVOK). Der Wind kam aus 090° mit vier Knoten. Die Lufttemperatur betrug 22 Grad Celsius und der Luftdruck (QNH) 1 009 hPa.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich nordöstlich der Ortschaft Ohrleben auf einer Ackerfläche.

Die erste Hindernisberührung mit dem Propeller erfolgte mit einer 20-kV-Überlandleitung in etwa neun Meter Höhe. Ein Leitungsmast war abgebrochen und ein weiterer war beschädigt. 44 Meter östlich befand sich das Wrack in Rückenlage. Es war im zentralen Bereich des Cockpits und Triebwerkes ausgebrannt. Aluminium- und GFK-Teile waren geschmolzen.

Die rechte Tragfläche war im Flügelnasenbereich gestaucht. Die Landeklappen waren im eingefahrenen Zustand. In den Tragflächentanks befanden sich Restmengen von Kraftstoff. Die Steuerungsanlage war aufgrund des Brands nicht überprüfbar. Im Bereich der durchgetrennten Freileitung lagen zwei abgetrennte Propellerblätter.

Der Fallschirm des Gesamttrettungssystems war zu einer Masse geschmolzen. Bei der Bergung des Gesamttrettungssystems durch die Polizei wurde eine leere Hülse des Raketenmotors gefunden. Der Treibsatz hatte sich infolge des Brandes selbst entzündet. Es gab keine Hinweise, dass das Rettungssystem vor dem Unfall aktiviert wurde.



Unfallstelle

Foto: BFU

Untersuchungsführer: Knoll

Untersuchung vor Ort: Kühne

Braunschweig, 11. 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 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](mailto:box@bfu-web.de)  
Internet [www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)