

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	13. Februar 2016
Ort:	Söhlde
Luftfahrzeug:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller / Muster:	FK Leichtflugzeuge B&F GmbH FK 14 B Polaris
Personenschaden:	Zwei Personen tödlich verletzt
Sachschaden:	Ultraleichtflugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter und Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 16-0140-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Am Unfalltag traf sich der Halter des Ultraleichtflugzeuges (UL) mit einem befreundeten Fluglehrer am Flugplatz Hildesheim. Der Pilot hatte den Fluglehrer gebeten ihn zu seinem neuerworbenen UL zu begleiten, und ihm zu helfen sich mit dem UL vertraut zu machen. Er hatte an diesem Tag aber nicht die Funktion eines Fluglehrers, sondern war als Passagier an Bord. An den vorangegangenen Tagen waren sie mehrfach zusammen mit dem UL geflogen.

Nach Aussage des Flugleiters startete das UL um 10:29 Uhr¹ auf der Piste 07, nachdem es zuvor für neun Minuten am Pistenrand gestanden hatte. Es wurden vier Platzrunden mit Aufsetzen und Durchstarten durchgeführt. Nach dem letzten Aufsetzen meldete sich der Pilot um 11:11 Uhr über Funk „[...] verlässt die Platzrunde in östlicher Richtung.“

Zeugen sahen das UL gegen 11:20 Uhr aus nordöstlicher Richtung kommend in niedriger Höhe fliegen. Das UL sei dann eine steile Rechtskurve geflogen, wobei die Flugzeugnase nach oben zeigte. Aus der Kurve sei das Flugzeug über die Tragfläche abgekippt und mit großer Längsneigung nach unten auf einem Acker aufgeprallt.

Angaben zu Personen

Der 52-jährige Luftfahrzeugführer war seit dem 03.06.2015 im Besitz eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Die Lizenz war unbefristet gültig. Am 22.09.2015 erfolgte der Eintrag der Passagierflugberechtigung. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis zum 22.07.2016 mit der Auflage VDL (eingeschränkte Tauglichkeit aufgrund augenärztlicher Auflagen) gültig.

In den letzten 90 Tagen hatte er 4:41 Stunden und 8 Starts mit dem Muster absolviert. Seine Gesamtflugzeit auf dreiachsgesteuerten ULs betrug ca. 58 Stunden, davon 19:46 Stunden nach Ausstellung der Lizenz.

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

Der Pilot war am 15.09.2015 an einem Flugunfall mit seinem UL, einer Remos G3, beteiligt. Nach dem Flugunfall erwarb der Pilot die FK 14 B, und bat seinen ehemaligen Fluglehrer ihn auf den nächsten Flügen zu begleiten.

Der 57-jährige Passagier hatte Luftfahrerscheine für Luftsportgeräteführer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit Lehrberechtigung, Tragschrauber und einen Luftfahrerschein PPL-A. Er fügte über eine Gesamtflugerfahrung von 597 Stunden. Auf dem Unfallmuster hatte er eine Erfahrung von 4:41 Stunden und 8 Starts, die er zusammen mit dem verunfallten Piloten geflogen hatte.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster FK 14 B2 Polaris ist ein doppelsitziges, aerodynamisch gesteuertes Ultraleichtflugzeug mit festem Bugradfahrwerk. Der Tiefdecker verfügte über eine geschlossene Kabine und nebeneinander angeordneten Sitzen.

Hersteller:	FK Leichtflugzeuge B&F GmbH
Muster:	FK 14 B, Polaris
Werknummer:	040
Baujahr:	2008
MTOW:	472,5 kg
Gesamtflugzeit:	248 Stunden
Triebwerk:	Rotax 912 UL
Werknummer:	4427856
Betriebszeit:	327 Stunden
Propeller:	WarpDrive 3 Blatt
Werknummer:	T130096
Betriebszeit:	177 Stunden
Rettungsgerät:	BRS 5UL4 SP
Werknummer:	19967

Das Ultraleichtflugzeug war in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Die letzte Jahresnachprüfung wurde am 22.05.2015 durchgeführt. Im Wägebericht vom 15.09.2011 war die Leermasse mit 316 kg und die Zuladung mit 156,5 kg angegeben. Im August 2010 wurde das UL bei einer Notlandung schwer beschädigt. Die Reparatur erfolgte im Herstellerwerk, dabei wurde die FK 14 B von der Spornradver-

sion auf eine Bugradversion umgerüstet. Das Triebwerk und der Propeller wurden ausgetauscht. Im November 2011 wurde das UL wieder in Betrieb genommen. Am 25.10.2015 nahm der verunfallte Pilot das Ultraleichtflugzeug zum ersten Mal in Betrieb. In den Betriebsaufzeichnungen wurde der Austausch des Funkgerätes (22.11.205), des ELT, der Batterie und des Garmin 795 (Januar 2016) vermerkt.

Nach Zeugenangaben wogen die beiden Insassen geschätzt ca. 162 kg. Der genaue Kraftstoffvorrat an Bord zum Unfallzeitpunkt war nicht feststellbar.

Meteorologische Informationen

Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugwetterbedingungen. Laut Zeugenaussagen betrug die Außentemperatur um den Gefrierpunkt und der Wind wehte schwach aus östlichen Richtungen.

Funkverkehr

Es bestand Sprechfunkkontakt zwischen dem Flugzeug und der Luftaufsicht des Flugplatzes Hildesheim. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und standen der BFU für die Untersuchung zur Verfügung.

Flugdatenaufzeichnung

Der BFU stand ein GPS-Gerät zum Auslesen der Flugdaten zur Verfügung. Der Flugweg konnte nicht rekonstruiert werden.

Angaben zum Flugplatz

Der Verkehrsflughafen Hildesheim (EDVM) liegt am Nordrand der Stadt Hildesheim in einer Höhe von 89 m über dem Meeresspiegel (293ft AMSL). Der ehemalige Militärflugplatz verfügt über eine 1 220 m lange und 30 m breite Start- und Landebahn aus Asphalt. Zum Unfallzeitpunkt war die Piste 07 in Betrieb.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich südöstlich der Gemeinde Söhlde, OT Groß Himstedt, auf einem freien Feld. Das Haus des Piloten befand sich etwa 800 m von der Unfallstelle entfernt in Richtung ca. 310°. Das am südlichen Ortsrand von Groß Himstedt gele-

gene Haus war von der Unfallstelle aus sichtbar. Der Aufprall des Flugzeugs erfolgte in diese Richtung.

Das UL war ohne erkennbare Spuren einer Drehbewegung in einem Winkel von ca. 45° auf den Boden aufgeprallt.



Unfallstelle

Foto: BFU

Das Rumpfvorderteil mit Triebwerk, dem Bugrad und dem unteren Cockpitbereich war bis auf Höhe der Tragflächen-Nasenkanten in das Erdreich eingedrungen und zerborsten. Das Hauptfahrwerk lag auf dem Ackerboden und war einige Zentimeter in das Erdreich eingedrungen. Das Rumpfheck war abgeknickt und noch lose mit der Rumpfröhre verbunden. Das Höhenrudergestänge war im Bereich des Knicks gebrochen.

Die beiden Tragflächentanks waren auf der Unterseite geborsten und Kraftstoff ausgelaufen. Kraftstoffgeruch wurde an der Unfallstelle von den Rettungskräften festgestellt.

Zwei Propellerblätter waren unmittelbar an der Nabe abgebrochen und das dritte war an der Nabe abgeknickt.

Die Spreizklappen befanden sich in der Stellung „eingefahren“. Alle Ruderanschlüsse waren verbunden und die Steuerung konnte bis zu den Bruchstellen im Rumpf nachvollzogen werden. Bei der Untersuchung des Ultraleichtflugzeuges wurden keine technischen Mängel festgestellt.

Der Raketenmotor des Rettungssystems lag ausgebrannt unter dem Wrack. Der Fallschirm war noch gepackt. Die Fallschirmtragegurte waren nicht ausgeschlauft.

Brand

Es entstand kein Brand.

Zusätzliche Informationen

Im Flug- und Betriebshandbuch der FK 14 B wurde die Überziehgeschwindigkeit (VSE) mit 86 km/h bei eingefahrenen Klappen und einem Fluggewicht von 472,5 kg angegeben.

Kapitel 2.8 Manövergrenzen, Anmerkungen zum Trudeln:

[...] Der bevorstehende Strömungsabriss wird dem Piloten von Fluggeschwindigkeit, Ruderdrücken, Horizontbild und Flugbahnstabilität in der Regel ausreichend signalisiert. Überzogene Flugzustände werden im Übrigen nicht nur durch Reduzieren der Fluggeschwindigkeit erreicht, sondern auch möglicherweise durch abrupte Ruderausschläge / Anstellwinkelveränderungen.

Untersuchungsführer: Knoll
Mitwirkung: Lampert
Untersuchung vor Ort: Kühne

Braunschweig den 19.04.2016

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
Internet www.bfu-web.de