

Untersuchungsbericht

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

Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	5. Mai 2016
Ort:	Grafenau-Lichteneck
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	Societe de Construction d'Avions de Tourisme / M.S. 893 E
Personenschaden:	Pilot tödlich verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden, Schäden an Gebäuden
Aktenzeichen:	BFU16-0498-3X

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete mit dem Flugzeug um 14:05 Uhr¹ auf der Piste 17 des Sonderlandeplatzes Elsenthal-Grafenau (EDNF) zu einem privaten Flug nach Sichtflugregeln (VFR).

Laut den Beobachtungen von Zeugen war das Flugzeug gegen 14:10 Uhr zunächst mit nordöstlichem Kurs über das östliche Stadtgebiet von Grafenau geflogen. Es sei dabei relativ tief gewesen. Nach einer Rechtskurve war es wieder in südwestliche Richtung geflogen. Plötzlich sei das Flugzeug abrupt nach links gedreht und anschließend in einen steilen Sinkflug übergegangen.



Flugverlauf laut Zeugenaussagen

Quelle: Google Earth Kartenservice™, Bearbeitung BFU

Das Flugzeug war in einen ansteigenden Böschungshang direkt vor dem Wohnhaus des Piloten geprallt. Er wurde dabei tödlich verletzt und das Flugzeug zerstört.

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

Angaben zu Personen

Der 62-jährige verantwortliche Luftfahrzeugführer besaß die Privatpilotenlizenz (PPL(A)) der Europäischen Union, erteilt gemäß Teil-FCL. Die Lizenz beinhaltete die Berechtigung SEP(land) PIC, erteilt bis 28. Februar 2017. Er besaß außerdem die Kunstflugflug- und die Lehrberechtigung.

Sein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 28. Mai 2016 gültig.

Laut Flugbuch betrug seine Gesamtflugerfahrung 10 060 Stunden, davon mehr als 1 000 Stunden auf dem betroffenen Muster.

Angaben zum Luftfahrzeug

Das Muster MS 893 E des Herstellers Socata war ein in Metallbauweise hergestellter viersitziger Tiefdecker mit festem Dreibeinwerk. Es war ausgerüstet mit einem Festpropeller und Kolbenantrieb sowie mit automatischen Vorflügeln und Fowlerklappen für den Langsamflug.

Das Flugzeug war in Deutschland für den nichtgewerblichen Verkehr zugelassen und wurde privat betrieben.

Laut den technischen Unterlagen wurde die Lufttüchtigkeitsprüfung zuletzt am 6. Juli 2015 bei einer Betriebszeit von 4 875 Stunden bescheinigt.

Meteorologische Informationen

Laut GAFOR Deutschland, Bereich Süd, gültig am Unfalltag ab 14:00 Uhr, herrschte für die Region Bayerischer Wald lockere, lokal teils dichtere CU/SC-Bewölkung vor. Es war niederschlagsfrei mit guten Sichten. Der Bodenwind wehte aus östlicher Richtung mit zehn bis 15 kt, Böen 20 bis 25 kt.

Laut den Angaben der örtlichen Polizei betrug die Sicht 20 bis 30 km.

Eine Wetterstation in Grafenau-Neudorf zeichnete um 14:36 Uhr folgende Daten auf: Temperatur 13,4 °C, Wind im Mittel der letzten zehn Minuten 13 km/h, Luftdruck 1 025,8 hPa.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich vor dem Wohnhaus des Piloten.

Laut den Bodenspuren war die Bewegungsrichtung beim Aufprall 080°. Der erste Aufprall erfolgte frontal in den Böschungshang an einer Bundesstraße.



Unfallstelle

Foto und Bearbeitung: BFU

Die Endlage erreichte das Wrack nach einer Rutschstrecke von 27 m und dem Aufprall an einer Gabionenmauer.

Hinweise auf technische Mängel ergaben sich bei der Untersuchung des Wracks nicht.

Brand

Es gab keinen Hinweis auf ein Feuer im Fluge oder beim Aufprall.

Zusätzliche Informationen

Der BFU liegen Informationen vor, dass es sich um ein suizidales Geschehnis gehandelt hat.

Untersuchungsführer: Jens Eisenreich
Untersuchung vor Ort: Hans Rachi, Jürgen Freytag
Braunschweig, 19. Juli 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