

# Untersuchungsbericht

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

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	28.01.2017
Ort:	Eschbronn-Mariazell
Luftfahrzeug:	Flugzeug
Hersteller / Muster:	F.A. UTVA, Pancevo / UTVA 66
Personenschaden:	Luftfahrzeugführer schwer verletzt
Sachschaden:	Flugzeug zerstört
Drittschaden:	Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch Beauftragte der BFU
Aktenzeichen:	BFU 17-0096-CX

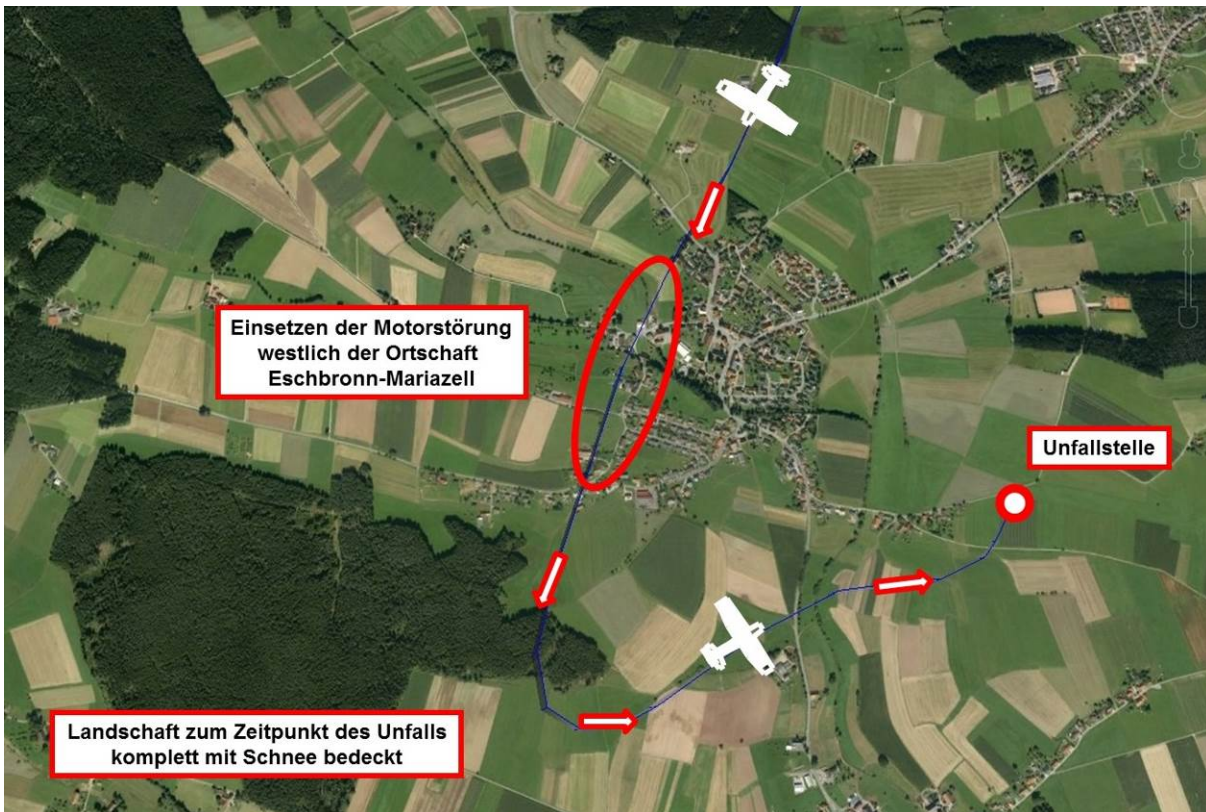
## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer startete mit dem Flugzeug UTVA 66 um 15:20 Uhr<sup>1</sup> auf dem Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall (EDTY) zu einem Überlandflug nach Donaueschingen-Villingen (EDTD).

---

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



Flugweg und Unfallstelle

Quelle: BFU/ Google Earth Kartenservice™

Zuvor hatte der Pilot mit einem Mitarbeiter einer in Schwäbisch Hall ansässigen Werft vier Platzrunden geflogen, um nach einer Flugpause von rund einem halben Jahr wieder mit seinem Flugzeug vertraut zu werden.

Der Mitarbeiter der Werft begleitete die UTVA 66 mit einem weiteren Flugzeug, um den Halter/Piloten später wieder zurück nach Schwäbisch-Hall zu fliegen.

Da der Transponder der UTVA 66 nicht korrekt funktionierte umflog der Pilot die Stuttgarter Kontrollzone im Osten.

Südwestlich der Kontrollzone von Stuttgart bemerkte der Pilot der UTVA 66 einen sehr niedrigen Treibstoff-Stand und kurz darauf mehrere Motoraussetzer.

Zum Zeitpunkt der Triebwerksstörung befand er sich westlich der Ortschaft Eschbronn-Mariazell auf einem südlichen Kurs in ca. 1 000 ft AMSL, rund 30 km vom Zielort entfernt.

Nachdem der Motor aussetzte entschied sich der Pilot gegen 16:15 Uhr zu einer Notlandung auf einer ansteigenden, mit Schnee bedeckten Freifläche östlich der Ortschaft Eschbronn-Mariazell.

Der Pilot gab an, das Flugzeug beim Aufsetzen in den Boden gedrückt zu haben, um das Überqueren einer am Ende des Landefeldes befindlichen Straße zu vermeiden.

Das Luftfahrzeug wurde bei der Landung schwer beschädigt und der Luftfahrzeugführer schwer verletzt.

## Angaben zu Personen

Der 54-jährige Flugzeugführer war seit dem 15.03.1995 Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten (PPL (A)). In die gemäß Teil FCL nach ICAO-Standards in der Schweiz erteilte Lizenz war die Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge (SEP land), gültig bis 31.03.2017, eingetragen.

Das flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 war bis 04.04.2016 für PPL-Rechte und bis 04.04.2017 für LAPL-Rechte gültig.

Die Gesamtflugerfahrung des Piloten betrug laut Flugbuch 609 Stunden, davon entfielen 80 Stunden und 128 Starts auf das Muster UTVA 66. In den letzten 90 Tagen hatte er mit dem Muster vier Flüge absolviert.

## Angaben zum Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug war ein einmotoriger, abgestrebter Schulterdecker UTVA 66 des Herstellers F.A. UTVA und wurde im Jahr 1970 mit der Werknummer 51 102 in Serbien hergestellt.

Die viersitzige, in Metallbauweise gefertigte UTVA 66 verfügte über ein starres Spornradfahrwerk und hatte eine Spannweite von 11,40 Metern. Die Konstruktion war für Kurzstart- und Landeeigenschaften (STOL, short field take-off and landing) ausgelegt.

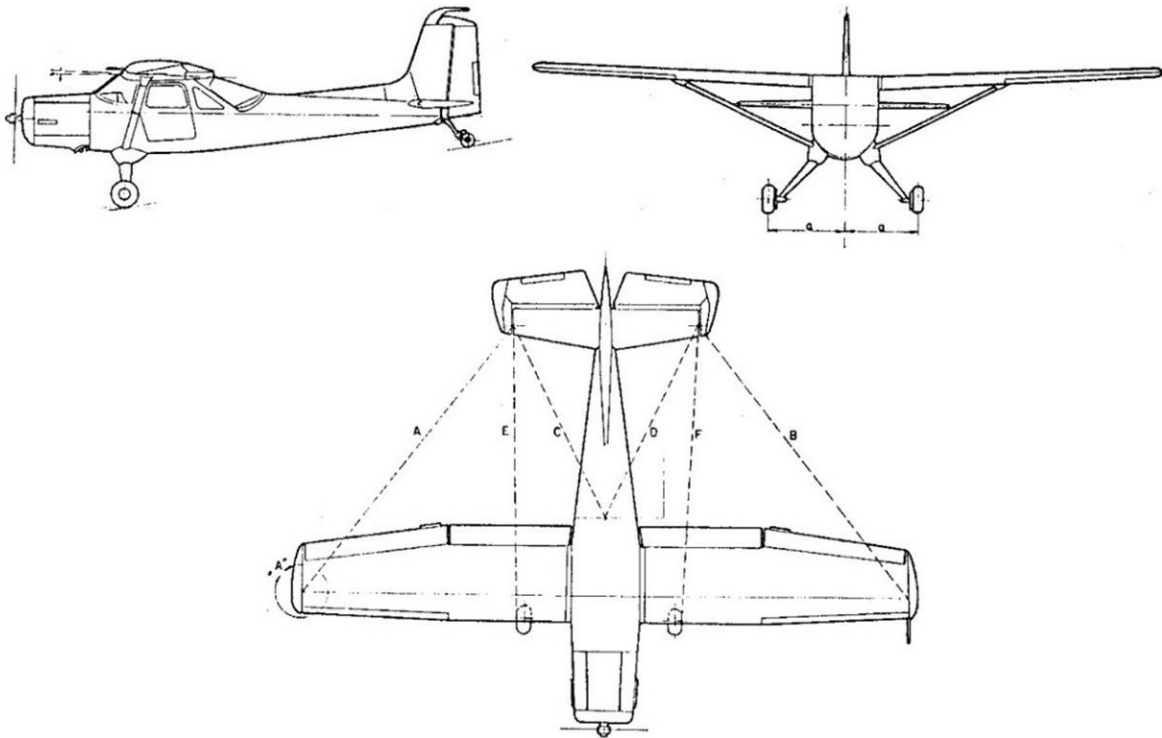
Als Triebwerk diente ein Flugmotor Lycoming GSO-480-B1J6, der eine Leistung von 201 kW lieferte.

Das Luftfahrzeug hatte eine maximal zulässige Startmasse von 1 820 kg.

Die UTVA 66 war in Serbien zum Verkehr zugelassen und befand sich in privater Halterschaft.

Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgte am 06.07.2016.

Die Gesamtbetriebszeit betrug 1 193 Stunden seit der Herstellung, davon 9 Stunden nach einem Triebwerkswechsel.



Drei-Seiten-Ansicht

Quelle: Hersteller

## Meteorologische Informationen

Es herrschte sonniges Winterwetter mit geringer Bewölkung, die Temperatur betrug um  $-10^{\circ}$  C. Der Wind kam aus westlichen Richtungen und war schwach.

## Flugdatenaufzeichnung

Das Luftfahrzeug war weder mit einem Flugdatenschreiber (FDR) noch mit einem Cockpit Voice Recorder (CVR) ausgestattet. Beide Aufzeichnungsgeräte waren nach den gültigen luftrechtlichen Regelungen nicht gefordert.

Zur Rekonstruktion des Flugweges standen der BFU GPS-Daten von Navigationsgeräten zur Verfügung.

## Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle befand sich rund 10 km nordwestlich der Stadt Rottweil und 800 m südöstlich der Ortschaft Eschbronn-Mariazell innerhalb einer flachwelligen mit Schnee bedeckten, offenen Feldflur.

Das Straßen- und Wegenetz im Nahbereich der Unfallstelle war teilweise vom Schnee geräumt und als solches erkennbar. Der südlich der Unfallstelle befindliche Anflugbereich war hindernisfrei.



Unfallstelle

Quelle: BFU

Das Flugzeug lag auf einer von Süden nach Norden ansteigenden, mit Schnee bedeckten Wiesenparzelle, der Rumpf zeigte mit dem Bug in Richtung 360 Grad.

Die Höhenlage betrug 720 m AMSL, die Höhe der Schneeauflage wurde mit 15 bis 20 cm geschätzt.

Knapp 100 m nördlich des Wracks war eine von West nach Ost verlaufende Straße vorhanden.

Südlich des Wracks waren 16 m lange Aufschlagspuren und Rutschmarken auf der Schneeoberfläche abgebildet.

Das Wrack der UTVA 66 wurde vollständig vorgefunden. Das Heck war nach links vom Rumpf abgetrennt aber noch mit allen Steuerseilen und -gestängen verbunden. Das Leitwerk war ohne Beschädigungen mit dem Heck verbunden.



Die linke Tragfläche war optisch intakt, die rechte Tragfläche abgeknickt und die rechte Flächenstrebe gestaucht. Die Landeklappen wurden in einer Stellung von ca. 10 Grad vorgefunden (Klappe und Hebelstellung).

Der Propeller war frei beweglich und die Propellerblätter waren nach hinten gebogen.

Der Rumpf war gestaucht, die linke Cockpittür eingedrückt. Die rechte Tür wurde offen vorgefunden, sie war nicht mehr schließbar. Die Hauptfahrwerksbeine wurden neben dem Wrack liegend vorgefunden.



Unfallstelle mit Aufschlagspuren

Quelle: BFU

Der gesamte Motorraum war trocken ohne Spuren von austretenden Betriebsstoffen. Die unteren Zündkerzen zeigten ein weißes Verbrennungsbild.

Der rechte Tank wurde ohne Kraftstoff vorgefunden, der linke Tank war mit 15 Liter Kraftstoff gefüllt.

Das Cockpit mit Sitzen, Gurten und Instrumentenbrett war optisch ohne Beschädigungen.

Hinter den beiden Sitzen befanden sich diverse Unterlagen sowie ein flexibler, nicht installierter Zusattank.

Alle Ruderverbindungen waren durchgängig, der Steuerknüppel aufschlagsbedingt verklemmt.

Untersuchungsführer: Klaus-Uwe Fuchs  
Untersuchung vor Ort: Matthias Felsch  
Braunschweig den: 15.06.2017

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)